Caja 9A) Carpeta 5

Documentación Entregada
por el Brig. Coraza Cuenca,
Juan Manuel.-

A) Memorandum - 17/5/1982
B) Situación de la FAS al 11/6/82 y probable Evolución
C) Informe manuscrito.-
D) Informe Final de JEM y Dto Operaciones

INDUSTRIA ARGENTINA

7 794765 000599

CARP VELOZ F 55

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

Ⓐ

MEMORANDUM

Para información del:	Producido por:
SEÑOR COMANDANTE AEREO ESTRATEGICO	COMANDANTE DE LA FUERZA AEREA SUR COMODORO RIVADAVIA, 17 May 82.-

ASUNTO: Inconvenientes detectados en la implementación de la FAS y relaciones con otras Fuerzas Armadas que actúan en el Teatro durante las operaciones.

I - SITUACION

1. El presente memorándum tiene como finalidad contribuir para que en una futura y posible restructuración de la Fuerza Aérea se cuenten con los elementos de juicio necesarios, basados en una experiencia real de guerra. Los mismos son de fundamental importancia por las implicancias que de ellos derivan, dado el rol asumido por la Institución en el actual conflicto y las relaciones que mantuvo con las otras dos FFAA y la dependencia de las mismas para con esta en todas las tareas que se han ejecutado.

2. Es de destacar por otra parte, que el Comando y Control de los medios que enfrentaron al enemigo en el Atlántico Sur hasta este momento, es ejercido por la Fuerza Aérea a través de la FAS y el ejercicio real de la soberanía por medios aéreos es una realidad concreta, dado que los medios terrestres o navales no han actuado ofensivamente, salvo en una ocasión, siendo en esta oportunidad también apoyados por la Fuerza Aérea.

3. Asimismo, es notorio que la mayoría de las acciones realizadas por el enemigo sobre OOMM propios, han tenido como fundamento principal anular a la Fuerza Aérea.

II - ORGANIZACION

4. Un análisis en profundidad de las previsiones y operaciones realizadas hasta la fecha, demuestra la necesidad de una pronta aplicación del principio doctrinario de unidad de mando, todo ello tendiente a un empleo racional y coordinado de los medios disponibles, a fin de lograr la realización de operaciones aéreas eficaces.

5. Es de fundamental importancia que todos los medios aéreos que operen dentro de la jurisdicción de una FA estén bajo control operacional de la misma.

6. Al respecto, cabe señalar:

1º) A pesar de las coordinaciones intermedias, los medios aéreos de la Armada operan en forma independiente, lo que no permite un esfuerzo integral en la obtención del efecto deseado, atentándose contra la economía de medios y la concentración del esfuerzo necesario para oponerse con una mínima posibilidad de éxito a un enemigo técnicamente superior.

2º) Los medios del CAT que operan dentro del Teatro (no hacia fuera del mismo), deben estar bajo control operacional de la FA respectiva, no excluyéndose que ante una elevada magnitud de medios asignados, el CAT proporcione el personal, en jerarquía y cantidad requerido para hacerse cargo de la SOTA/DOTA del EM del Comando Aéreo del Teatro respectivo. En la práctica los medios son controlados por la FAS y su dependencia del CAT es únicamente con fines administrativos.

3º) Los medios disponibles no justifican poner en un mismo Teatro, dos o tres Comandos cuyos medios fraccionados asumen las proporciones de una Brigada o menos (CFAS - CODASUR - CAT), demorando en consecuencia la toma de decisiones.

4º) Los aspectos funcionales específicos de cada Comando, están perfectamente contemplados en la orgánica del EM de una FA en el Teatro de Operaciones (SOTA - SODA - SOSAI), por lo que no se justifica la integración de tales Comandos en un Teatro, siendo más adecuado el poner los medios bajo control operacional del CFA y asignar el personal necesario para el funcionamiento de las SSOO correspondientes y sus organismos específicos, con la consiguiente economía en material y personal.

7. Debe asimismo destacarse que hasta hoy no existen Cuadros de Dotación de un Comando Operativo, lo que dificulta la integración de los mismos.

III - PERSONAL

8. Al no ser la orgánica de guerra similar a la orgánica de paz, el personal asignado al Comando debe aprender, en pleno desarrollo de las operaciones las tareas inherentes a su puesto y recién entonces ponerse al tanto del material y personal con que

cuenta para desarrollarlas.

9. Las tripulaciones son insuficientes en número, no siendo posible respetar el factor de planeamiento previsto, careciéndose de reemplazos y aún de relevos que posibiliten el mínimo descanso compatible con su estado psicofisiológico, en especial en los Sistemas de Armas afectados al CFAS, haciendo por otra parte, de disponerse, difícil la rotación dado el desconocimiento de la situación y en especial del TO y la adaptación mínima e imprescindible necesaria para operar eficazmente en él.

10. Es altamente satisfactoria la forma en que el personal minimiza y busca la solución precaria de las deficiencias que se visualizan, dentro del margen de sus posibilidades y recursos.

11. El nivel del personal de la FA no es el adecuado, dado que es necesario realizar una selección del mismo por nombre, para la asignación de tareas. No todo el personal está en condiciones de cumplir eficientemente con las funciones correspondientes a su jerarquía y especialidad; ello es producto posiblemente de no realizar una selección más rígida en las promociones jerárquicas y/o de un adiestramiento deficiente y por demás generalizado y nó específico en las tareas que debe realizar.

12. Por otra parte, la dedicación del personal tripulante a cargos ajenos a su especialidad, dificulta el adiestramiento y disminuye la dotación de los Grupos Aéreos, con un resultado que en la actualidad se evidencia como una deficiencia imposible de solucionar.

IV - INTELIGENCIA

13. El sistema actual de Inteligencia no satisface en el más mínimo grado, las necesidades básicas de las operaciones.

14. De acuerdo con lo observado en este Comando y Unidades dependientes y ante la manifiesta deficiencia analítica en operaciones del enemigo, se ha debido subordinar sus funciones al A-3, con el fin de obtener resultados confiables, recargando las tareas y/o funciones del personal de ese departamento.

15. Ello es debido en gran parte, a la carencia de una adecuada formación operativa de sus integrantes, que deberían poseer similares conocimientos y aptitudes al del personal designado en los departamentos Operaciones. Ello solo puede lograrse con la designación de Aviadores Militares con experiencia en Unidades de combate, para cubrir esas funciones.

16. De la experiencia extraída hasta la fecha, puede inferirse que la Inteligencia Operativa realizada en el TOS (FAS) es prácticamente nula, debido a que el personal asignado carece de los conocimientos necesarios, relacionados con la forma y procedimientos que deben emplearse en esta área.

17. Esta notable deficiencia, no es atribuible a la falta de voluntad del personal del departamento A-2, sino a su precaria preparación e instrucción previa, lo que permite asumir la escasa importancia que se le ha dado a este rubro en la diagramación de los cursos correspondientes o a la idoneidad y experiencia de quién los imparte y/o de quién lo recibe.

18. Es notorio el contraste existente en el accionar de los diferentes departamentos del EM de la FAS y de las Planas Mayores de sus Unidades dependientes, en donde los integrantes de los A-1, A-3, A-4, A-5 y A-6 aplican su conocimiento profesional específico en la tarea que desarrollan, mientras los integrantes del departamento A-2 se parcializan en tareas secundarias no útiles para este tipo de operación, descuidando por desconocimiento y nó por negligencia, su función más importante, cual es, sin lugar a dudas, la producción permanente de Inteligencia Operativa.

19. El análisis de las misiones realizadas y las deficiencias observadas, obligó al propio Comandante FAS, los integrantes del departamento A-3 y los Jefes de Escuadrones Aéreos a implementar nuevos procédimientos para interrogatorio de tripulaciones o apersonarse directamente a las Unidades para reconstruir los hechos y elaborar conclusiones sólidas.

20. Funciones de vital importancia, como ser: análisis de aptitud de las operaciones del enemigo para determinar sus formas de

actuar y capacidades, armamento usado, efectos logrados, cómputo de bajas de los medios de combate enemigos, estudio serio y profesional de material y documentación capturada, ubicación y órden de batalla del oponente, capacidad defensiva del mismo, etc., son realizadas en la actualidad por el departamento A-3 de este Comando, ante la imposibilidad de extraer conclusiones serias de los informes de Inteligencia provenientes de todos los niveles.

21. Si bien esta situación no es superable para este conflicto, este Comando sugiere, con la vista puesta en el mejoramiento de la capacidad operativa de la Fuerza Aérea para el futuro, se estudie la posibilidad de implementar alguna o todas de las siguientes sugerencias:

1º) Que el personal designado para realizar Cursos de Inteligencia sea seleccionado por su capacidad y conocimientos profesionales del empleo operacional de la Fuerza Aérea y nó voluntariamente, para llenar una especialidad más de un determinado Escalafón. Cualquiera sea el origen del candidato, sus conocimientos generales de la Fuerza deben ser tales que no le resulten incomprensibles ninguno de los rubros que incluye la Inteligencia Estratégica.

2º) Que los PPI de los Cursos de Inteligencia den la prioridad que corresponde a los distintos aspectos que cubre su accionar, distinguiendo a la luz de la experiencia presente, que es lo más importante, o haciendo diferentes equipos para cada área. Ejemplo: Inteligencia Estratégica - Inteligencia Táctica - Inteligencia Antisubversiva - etc.

3º) Que los especialistas que se logren en IN mantengan una acción y actualización permanente en tiempo de paz, a efectos de evitar en posibles futuros conflictos, se repita la improvisación e ineficacia puesta de manifiesto en forma evidente en las actuales circunstancias.

4º) Separar del área Inteligencia las funciones de Seguridad y custodia de autoridades, como una forma de evitar el desarrollo de tareas que no son específicas.

5º) En el caso de un TO se considera de prioritaria importancia que toda la información que se procesa debe dar como producto una Inteligencia a elaborarse en el TO para ser utilizada inmediatamente en el área, sin encaminamiento hacia la J-2 del EMG para que de ésta recién se nutran los usuarios que la necesitan, dado que con este procedimiento las operaciones se ven privadas de un elemento tan vital, como es el conocimiento del accionar enemigo por parte de la Fuerza actuante.

22. Al constituirse el Departamento Inteligencia de un EM se debió tener en cuenta que el titular del mismo debería necesariamente ser de la especialidad Aviador Militar, con experiencia en Unidades de combate y en el mismo deberían haber sido incluídos especialistas de todas las áreas del accionar enemigo.

V - PSICOLOGICA

23. A continuación del área Personal, pero con una dedicación especial, se esbozarán los inconvenientes surgidos en el área Psicológica, dado la necesidad de mantener elevado el espíritu que permita el logro de los objetivos fijados por la conducción militar.

24. La formación del personal durante los días que duran las acciones, no debe decaer, siendo el plano emotivo aquel que ha de exaltarse, ya que el mismo juega un papel movilizador muy importante, capaz de hacer actuar y conseguir resultados fuera de lo que el raciocinio dicta y de lo que los instintos ordenan.

25. El espíritu combativo debe ser alimentado antes y durante el conflicto, ya que naturalmente el hombre tiene ganas de luchar y con un buen motivo para hacerlo, nunca será derrotado.

26. Esto permite ver que el motor que hace que el hombre luche, radica en su formación y en su poder mental, que debe ser considerado como una verdadera arma.

27. Indudablemente, el personal es el elemento actuante más importante y debe ser preservado en su integridad, atacando todos los factores que influyen en la mente, tales como: ejercicio de un Comando eficiente y aguerrido que brinde seguridad y ejemplo a los subordinados, incentivo adecuado para la lucha,seguridad en que se

rán apoyados, asistencia espiritual adecuada, información veraz, sentimiento de tranquilidad hacia la familia, equipamiento, armamento, ropa y comida adecuada, retribución especial para esta circunstancia, condecoraciones o reconocimientos especiales y aunque éstos son algunos de los elementos actuantes, todos ellilos deben ser tenidos en cuenta y considerados como parte de un todo integral.

28. En el área de las Islas se han podido detectar algunos de los problemas mencionados en el párrafo anterior y oportunamente se adoptaron las medidas correctivas para minimizar los efectos, quedando actualmente algunos aspectos a solucionar.

29. En lo que respecta al Comando FAS, su accionar se vé influido por las presiones que se reciben desde los Organismos de la Fuerza en Buenos Aires, por los requerimientos de MLV y por el pensamiento y sentir de las Unidades dependientes.

30. Respecto al desarrollo de los hechos, a la fecha se puede apreciar que este conflicto superó los límites de una apreciación y planificación previa considerando la capacidad de los medios enfrentados.

31. Otro aspecto que debe ser considerado, es que no se ha preparado sicológicamente a los Comandos ajenos al TO de la magnitud de pérdidas a sufrir y aunque no es mesurable con certeza, se debe contar con una dimensión del daño aceptable a soportar.

32. De no contarse con esta orientación de la más alta conducción militar, es necesario disponer de libertad de acción para ejecutar las operaciones que la FAS considere eficaces, en base al análisis AFA a realizar en el lugar de las operaciones y por el personal que dirige los mismos y tiene la responsabilidad de emitir la órden correspondiente.

33. Una operación es prácticamente imposible de cuantificar a la distancia y cuanto mayor es del lugar de los hechos, los errores de apreciación se aumentan en proporción considerable, es indudable que una misión debe medirse a la luz de los resultados o logros obtenidos y nó solamente por las pérdidas sufridas.

VI - OPERACIONES

34.   El A-3 debe contar para planificar en forma coherente las operaciones, con asesores especialistas en los diversos campos de su accionar (guerra electrónica - radares - sistemas de armas - artillería antiaérea - transporte - etc).

35.   Este criterio debe ser duplicado en el departamento A-2 con asesores especialistas referidos a cada área enemiga (aviones - buques - artillería antiaérea - electrónica - etc).(ver área Icia).

36.   Dado que desde la Segunda Guerra Mundial no se realizan acciones aeronavales, no existen procedimientos operativos comprobados en la guerra naval moderna o experimentados con los nuevos armamentos, por lo que los mismos deben desarrollarse sobre la experiencia que se vá adquiriendo en las operaciones.

37.   El adiestramiento operativo de las tripulaciones es deficiente para el Teatro de Operaciones. No poseen los conocimientos básicos necesarios (área de operaciones, armamento a utilizar, formas de ataque, características ofensiva-defensiva de una flota, etc), lo que tiende a provocar un sobredimensionamiento de las posibilidades del enemigo y por ende, un desaprovechamiento de los medios puestos a disposición, lo cual se traduce en ineficiencia.

38.   La adaptación de las mismas a un tipo de operaciones totalmente diferente a aquellas para las que fueron adiestradas, es rápida y adecuada, pero pagando el costo lógico de un aprendizaje en condiciones reales.

39.   No se cuenta con elementos de ByS aptos para las grandes distancias marítimas donde se opera, siendo mínimas las posibilidades de rescatar tripulaciones en el mar.

40.   En tiempo de paz se debería mantener una unidad de ByS que actualice los procedimientos y permita una integración de esfuerzos con el aporte de elementos civiles. Si bien actualmente esa responsabilidad está asignada a la I Brigada Aérea, se considera que debe contarse con una unidad específicamente dedicada a esa tarea.

41.   Solo cuenta la FAS con SEIS (6) pistas y todas cerca de la costa, que las hace sumamente vulnerables para golpes de mano

provenientes del mar. En TRES (3) de las SEIS (6) pistas mencionadas, no existen lugares de dispersión y la concentración de aviones las hace muy vulnerables al ataque aéreo o terrestre.

42. Por otra parte, el repliegue de los medios a otros AADD del interior o a las Unidades de orígen imposibilitan el accionar rápido y eficiente en forma oportuna, dependiendo el redespliegue de la meteorología, de los equipos de apoyo, de los medios de transporte aéreo dedicados a otras tareas, restando todo ello la probabilidad de aplicar en el momento oportuno el máximo poder ofensivo de la Fuerza Aérea.

43. No se ha concretado a la fecha, el mejoramiento y adaptación de rutas para utilizarse como AD de despliegue o de emergencia.

44. Solo se cuenta con DOS (2) reabastecedores en vuelo, lo que limita la operación a UNA (1) escuadrilla cada QUINCE (15) minutos y un total aproximado para esta operación en el órden de DIECISEIS (16) aviones. Debe considerarse que en caso de incluirse los aviones de Armada, se reduciría la capacidad para los aviones de Fuerza Aérea. Se descuenta que no se dispone de reemplazos por fallas o derribos, debiendo considerarse a esta operación como altamente crítica.

45. Si bien este Comando es conciente a la fecha de la necesidad de preservar los medios de la Fuerza Aérea para el momento del desembarco enemigo, también es conciente de la necesidad de foguear a las tripulaciones para ese instante, dado que carecen de idoneidad para ello, sumado a la necesidad de brindar apoyo al personal de la Isla y mantener su moral elevada y su deseo de combatir.

46. Además de lo expuesto, cabe señalar como de mayor importancia la necesidad de quitar libertad de acción al enemigo y contribuir a lograr la superioridad aérea mediante la destrucción de los piquetes de radar adelantados que brinda la alarma a la Fuerza de Tareas. El apoyo a la Isla resulta fundamental para mantener el frente interno y optimizar los Sistemas de Armas en cuanto a las tácticas de empleo, elevar la moral de las tripulaciones, en algunos casos bastante decaída y a la puesta punto del binomio avión-armamento a utilizar.

47. Cabe consignar asimismo, un factor que hace a la moral del personal y que puede resumirse en el texto expresado por el señor Brigadier CASTELLANO de fecha 15 May 82 sobre la necesidad del empleo de los medios sobre la Isla.

48. El Sistema de Armas M-V carece de equipamiento adecuado para navegación y aproximación a un blanco descripto por coordenadas, siendo la utilización de aviones guías de Escuadrillas, tipo Lear Jet de menor velocidad, no aceptables, por el elevado consumo que impone a los M-V.

49. La totalidad de los medios de EyR propios y de ARA no fueron capaces de ubicar con certeza los OOMM, en el primer caso por no contarse con medios aptos y en el segundo por obsolencia del material y/o por atender solamente a OOMM que responden a sus propias necesidades o intereses como Fuerza.

50. Ante esta evidencia, es necesario la implementación de los medios y la doctrina, a efectos de contar con tiempo y el espacio oportuno para adoptar las previsiones que aseguren a posteriori el desarrollo de operaciones eficaces.

51. La exploración defensiva u ofensiva constituye, en el tipo de operaciones realizadas, un requisito básico por la movilidad del blanco y las grandes distancias a que se encuentran. A la fecha no se cuenta con equipos en CME que permitan detectar, identificar, interferir, engañar y/o atacar a Unidades Navales que, como la del oponente, están provistas con elementos electrónicos eficientes.

52. La falta de dichos medios, coloca a la FA en la difícil situación de desconocer en forma total el movimiento enemigo que no esté en contacto visual y las misiones aéreas son enviadas con datos no actualizados de posición, con desconocimiento del tipo de buques a atacar y sin recursos propios que eviten o pospongan la detección del medio aéreo atacante, pudiendo traducirse ello en pérdidas de vidas y material.

53. La Fuerza carece asimismo de capacidad de operación nocturna y por instrumentos, situación rápidamente detectada y utilizada por el enemigo en beneficio propio. Otro elemento mas que debe

ser considerado como de fundamental importancia, es el manejo por especialistas de la información, que delata procedimientos de empleo de la propia Fuerza. Para el caso, se puede citar que pese al riesgo que implica hacer aterrizar los aviones C-130 en MLV, frecuentemente se informa en la prensa que se están realizando este tipo de operación.

54. También en el caso de la operación del Super Etendard apareció en los periódicos la utilización de los aviones KC-130 como reabastecedores. Estos ejemplos ilustran cabalmente la necesidad de mantener velada la información, para seguridad de los medios, dado que analistas en operaciones aéreas fácilmente pueden detectar los puntos más vulnerables que presenta una Fuerza Aérea en operaciones.

55. Es deficiente en cantidad el personal de las Terminales de Carga y el equipamiento y las instalaciones son insuficientes e inadecuadas al volúmen de carga a transportar.

56. Es conveniente destacar que del análisis de las bajas que se han producido durante las operaciones, surge como conclusión válida que aproximadamente, sin considerar las aeronaves destruídas en tierra, el 50 % de las bajas corresponden a fallas atribuibles a la propia Fuerza, tales como:

1º) Derribos
- DOS (2) A-4B presuntos misiles
- UN (1) M-V desaparecido
- UN (1) MK-62 presunto misil desde Sea Harrier

TOTAL: CUATRO (4) aviones - 40 %

2º) Otros
- DOS (2) A-4C probable colisión contra el mar
- UN (1) A-4B artillería antiaérea propia
- UN (1) A-4B en maniobra escape colisión contra el mar
- UN (1) M-III artillería antiaérea propia
- UN (1) M-III choque contra Sea Harrier

TOTAL: SEIS (6) aviones - 60 %

57. En el caso de los aviones IA-58, se deben incluir SEIS (6) destruídos en tierra por ataque aéreo y golpe de mano, CUATRO (4) por

rotura de la rueda de nariz, UNO (1) por motor engranado y UNO (1) en servicio. Por lo expuesto se aprecia como conveniente operar dicho material desde el Continente y asignarlo a la Isla sólo en horas diurnas.

VII - MATERIAL

58. Es evidente que el conflicto superó los límites y ciertos aspectos previstos y no se cuenta en cierta medida con el material apropiado para realizar operaciones en un Teatro de Operaciones marítimo y con un oponente con elementos técnicos adecuados.

59. Tal situación, se traduce en deficiencias de órden operativo, que generan servidumbres y altos costos en medios (material y personal).

60. No se cuenta con bombas de efectos comprobados sobre buques, lo que implica la obtención de experiencia en ataques reales, por no contarse con tiempo suficiente para su adecuada puesta a punto.

61. Los tripulantes carecían en su mayoría de trajes antiexposición para una mínima posibilidad de supervivencia ante una eyección sobre el mar. A la fecha el problema no está totalmente solucionado.

62. El equipamiento de campaña para el personal desplegado (carpas, bolsas de dormir, vestuario, etc) no es apto para el clima imperante en el Sur Patagónico y más aún en MLV.

63. La FA carece de equipamiento específico para la guerra químico-bacteriológica.

64. El equipo de apoyo de aviones Pucará no es apto para operar en todo terreno, lo que indica la necesidad que todo Sistema de Armas sea considerado en forma integral, en la formulación del requerimiento operativo, diseño y ejecución del proyecto.

65. En la constitución del EM debe contemplarse la dotación de personal que cubra cada una de las áreas de responsabilidad del A-4.

66. Debe incluirse en el A-4 el personal idóneo de abastecimiento para atender el aspecto de víveres y alojamiento.

VIII - COMUNICACIONES

67. Al iniciarse las operaciones no estaban compatibilizados los diferentes requerimientos de Comunicaciones; es decir, no hay antecedentes de coordinación, en los últimos años, que pudieran haberse efectuado entre los diferentes Comandos de la Fuerza para Tiempo de Paz (Cdo Ops Aé - Cdo Aé Def - Cdo Mat - Cdo Reg Aé y Cdo Inst).

68. Ello motivó que:

1º) Se debieran satisfacer numerosos requerimientos, de diversos tipos, cuando ya las operaciones estaban en su fase ejecución.

2º) No se cuente con la cantidad y calidad de medios de comunicaciones necesarios. Los existentes no satisfacen en integridad los requerimientos de la FAS y MLV.

3º) Los elementos para negar la escucha sean escasos para el equipamiento fijo e inexistentes en los aviones (faltan sistemas de seguridad para teléfonos y aviones).

4º) El porcentaje de redes de Tiempo de Paz que se han podido incorporar a la FAS sea mínimo.

5º) Exista una apreciable falta de coordinación entre las comunicaciones de aviones y de la AAe propia, incluyendo las interfases de ambas (PC - CIC - TWR - AAe y avión).

69. Es necesario efectuar al más breve plazo posible una reunión, a fin de coordinar la utilización de medios y la aplicación de procedimientos de comunicaciones para las operaciones en desarrollo; proponer el documento rector y su publicación con carácter de urgente, con el personal que se indica a continuación:

1º) Director de Comunicaciones
2º) Subdirector de Electrónica
3º) Jefe del Grupo 1 Comunicaciones-Escuela
4º) Jefe Dpto Comunicaciones del Cdo Ops Ae
5º) Jefe Dpto Comunicaciones del Cdo Ae Def

70. Las comunicaciones para las operaciones conjuntas en el campo táctico, no han sido debidamente coordinadas. No se cuenta con el mínimo de apoyo logístico por parte de Ejército, hacia personal y material de FA, afectado a las comunicaciones para el apoyo de fuego directo.

71. La FA no tiene capacidad para efectuar el mantenimiento de los equipos terrestres en el Tercer Escalón.

72. Los equipos, en particular los GRINEL HF y componentes, no son reparados cuando los desperfectos exceden la capacidad de mantenimiento del Grupo 1 de Comunicaciones (Segundo Escalón).

73. La confiabilidad de los radioenlaces tácticos propios es baja, puesto que no hay personal especializado para su mantenimiento mayor en toda la Fuerza.

74. Es necesario encarar, en forma inmediata, la realización del mantenimiento de los equipos mencionados, en el área privada nacional o en los países de orígen.

75. Asimismo, se propone para el mejor funcionamiento la orgánica que ha surgido natural y espontáneamente de acuerdo con el desarrollo de las operaciones y con las soluciones que debieron adoptarse para situaciones totalmente nuevas e imprevistas y que incluye:

1º) Jefatura Dpto Comunicaciones

2º) Auxiliar Dpto Comunicaciones

3º) Sección Planes, que entiende:
  a) Indicativos
  b) Frecuencias
  c) Normas y procedimientos
  d) Códigos

4º) Sección Personal, que comprende:
  a) Dotación
  b) Selección
  c) Instrucción
  d) Reemplazos

5º) Sección Material, que comprende:
  a) Distribución
  b) Obtención
  c) Mantenimiento

6º) Sección Central de Comunicaciones de Comando, que supervisa los sistemas instalados.

76. No se dispone de medios, conocimientos, ni experiencia para realizar actividades de GE, razones por la cual el enemigo dispone de la iniciativa en este campo.

77. Nuestros medios de comunicaciones son vulnerables a las contramedidas activas y pasivas del enemigo. Por lo tanto, es necesario crear un organismo, al que se le deben asignar los medios necesarios, a fin de iniciar de inmediato la actividad de guerra electrónica.

78. No se dispone de la cantidad de Operadores capacitados en el empleo de los procedimientos y del material de dotación asignado a la FAS. Por lo tanto, se considera que:

1º) No se puede dotar a las estaciones de la cantidad de personal necesario para poder soportar un esfuerzo prolongado.

2º) De producirse bajas por acción del enemigo o por enfermedades graves, no se dispone de personal idóneo para efectuar un reemplazo inmediato.

3º) No se pueden satisfacer con rapidez los requerimientos de un servicio imprevisto.

4º) De prolongarse en el tiempo el desarrollo de las operaciones, no se puede realizar un relevo que permita un descanso mínimo al personal, sin afectar el servicio.

79. Es necesario crear una Sección Instrucción que en forma inmediata inicie el adiestramiento del personal de operadores que aún no se encuentran capacitados para desempeñarse en la FAS. Esta Sección funcionaría en la IX Brigada Aérea, para lo cual ya se dispone de personal de instructores y material didáctico necesarios. Al momento, el principal inconveniente para iniciar este proceso es la falta de alojamiento.

80. Se han evidenciado dificultades generales que presenta el equipamiento de dotación de las Fuerzas Armadas para poder integrar redes conjuntas.

81. Los medios de comunicaciones de las otras FFAA presentan las siguientes características:

1º) EJERCITO: El material HF que dispone no posee un sistema de seguridad confiable; opera con inversor de voz (sobre modulación en audio) y es incompatible con el empleado por la FAS, el cual hace uso para seguridad de una etapa saltadora de frecuencia.

2º) ARMADA: Si bien dispone de material HF de muy buenas características, el sistema de seguridad de estaciones terrestres y aviones es similar al de Ejército, por lo cual cabe la misma conclusión, respecto a compatibilidad con nuestros medios. Lo mismo ocurre en los sistemas alámbricos de esta Fuerza, los cuales usan el cripto LINCE para TTY, pero con distintas claves respecto a nuestra Fuerza, lo cual entorpece el tráfico conjunto.

82. Por lo expuesto, se desprende que en la actualidad es imposible integrar los medios en redes conjuntas.

83. Con el objeto de evitar que cierta información sea conocida por personal no interviniente o sin relación directa con los temas tratados (caso TXT de apreciación sobre la situación en MLV al 15 May 82), es conveniente que todo el tráfico que cursa Malvinas pase a través del CFAS, para su evaluación, control y posterior elevación directa a ese Comando en forma adecuada y segura. Ello incluye aún a los posibles informativos que puedan figurar en el texto.

IX - DOCTRINA

84. La vocación conjunta de la FA no es compartida por las otras Fuerzas primando los intereses sectoriales a los generales del conflicto, por lo que se aprecia que las operaciones a partir de Comandos Conjuntos es una utopía de Tiempo de Paz y que a pesar de los esfuerzos realizados no se ha podido concretar una verdadera operación conjunta.

85. Las Fuerzas, cuando llega el momento de ceder en aspectos doctrinarios, son absolutamente rígidas en su concepción, existiendo compatibilización solo en aspectos sin importancia.

86. El hecho que ni siquiera la urgencia de una guerra librada en inferioridad de condiciones haya constituído un elemento aglutinante, obliga a considerar para el futuro una Fuerza Aérea de características operativas totalmente autónomas y con capacidad para actuar en toda clase de Teatros en forma independiente, hechos que de una u otra manera están llevándose a cabo en esta oportunidad.

87. En las decisivas circunstancias de una acción bélica en la que está en juego el honor y la supervivencia de una Nación, el accionar de la Fuerza Aérea, que debe caracterizarse por su

reacción en tiempo, fuerza y oportunidad, no debe estar condicionada por consideraciones político-doctrinarias, ni supeditada a la buena voluntad que otra Fuerza ponga en cooperar.

88. Ello reafirma una vez más, lo expresado en el Manual de Doctrina Básica, cuando manifiesta que el Poder Aéreo es integral e indivisible, expresión que trasladada al campo operacional, implica que todo medio aéreo que se encuentre en operaciones debe pertenecer orgánica, funcional y operativamente a la Fuerza Aérea. Es fácil de comprobar que todas las coordinaciones o pedidos de cooperación quedan librados a la buena voluntad del ejecutante.

89. Finalizado el conflicto, las FFAA deberán con verdadera seriedad y responsabilidad puntualizar los graves inconvenientes encontrados, haciendo a cada Fuerza responsable de los mismos, dejando constancia en forma absoluta las áreas de responsabilidad, sin evitar para el futuro "puntos de fricción".

90. En lo que respecta a Fuerza Aérea, debería concentrar su esfuerzo únicamente en los medios que hacen a las operaciones y los directamente relacionados para sostener a las mismas.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante FAS

(B)

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

SITUACION DE LA FAS AL 11 JUN 82 Y PROBABLE EVOLUCION

AVIONES	EXISTENTES	DERRIBADOS	PORCENTAJE DE PERDIDAS
MK-62	7	1	12,5%
M-III	8	2	20 %
M-V	13	11	45,9%
A-4B	17	10	37,1%
A-4C	7	9	56 %
IA-58	13	14	51,7%
TOTALES:	65	47	42 %

1. De los SESENTA Y CINCO (65) aviones de combate remanentes, sólo TREINTA Y SIETE (37) (A-4B - A-4C y M-5) son relativamente aptos para el tipo de operación que se está realizando.

2. Sin embargo, el principal problema que se enfrentará a corto plazo, es la falta de tripulaciones aptas para el combate. Los sistemas de armas M-V y A-4C tienen una relación inferior al 1,4 pilotos por avión, cifra que es apenas superada por A-4B.

3. Las tripulaciones de MK-62 no tienen el adiestramiento necesario para desarrollar operaciones de cierta magnitud, por ser en un alto porcentaje, reclutada de otras unidades, para este conflicto.

4. El sistema de armas IA-58 carece de posibilidades operativas, actuando desde el continente, por lo que no se lo debe tener en cuenta para este análisis.

5. De un cálculo promedio, se puede establecer que de los TREINTA Y SIETE (37) aviones aptos que tiene la FAS, habrá en el momento de su utilización un DIEZ (10) por ciento "fuera de servicio", por lo que la cifra a considerar debe ser TREINTA Y TRES (33).

6. Ha quedado demostrado, en función de las misiones realizadas, que un promedio del VEINTICINCO (25) por ciento de los aviones que decolan, no llegan a cumplir la misión ordenada, por diversas causas. En base a esta cifra, se podrá inferir que el poder ofensivo de la FAS en el momento que se ordene una operación, será, sobre el blanco, de VEINTICUATRO (24) aviones aproximadamente.

7. Si tenemos en cuenta que el promedio de derribo por misión es de alrededor del VEINTE (20) por ciento (se consideran solo las misiones que logran algún efecto), puede determinarse que la evolución probable será la siguiente:

1º) Primera salida de 24 avs (Pueden ser 4 misiones) - Regresan 19.

2º) Segunda salida de 19 avs (Pueden ser 3 misiones) - Regresan 15.

3º) Tercera salida de 15 avs (Pueden ser 3 misiones) - Regresan 12.

SECRETO

UERZA AEREA ARGENTINA
MANDO FUERZA AEREA SUR

4º) Cuarta salida de 12 avs (Pueden ser 2 misiones) - Regresan 10.

5º) Quinta salida de 10 avs (Pueden ser 2 misiones) - Regresan 8.

6º) Sexta salida de 8 avs (Pueden ser 2 misiones) - Regresan 7.

7º) Séptima salida de 7 avs (Puede ser 1 misión) - Regresan 6.

8º) Octavo salida de 6 avs (Puede ser 1 misión) - Regresan 5.

9º) Novena salida de 5 avs (Puede ser 1 misión) - Regresan 4.

10º) Décima salida de 4 avs (Puede ser 1 misión) - Regresan 2/3.

8. Como podría deducirse, matemáticamente, la FAS estaría en condiciones de realizar aproximadamente:

- 10 salidas constituídas por la totalidad de su fuerza ofensiva, lo que significarían:

- 20 misiones de 6 aviones cada una, con un total de 120 vuelos.

9. Llegada esta cifra, que es optimista, por cuanto el riesgo de sobrevuelo en la Isla aumenta permanentemente, la FAS solo tendrá UNA (1) escuadrilla como material aérea remanente.

10. El presente cálculo que parece puramente teórico, está extraído de la estadística real entre el 01 May 82 y el 11 Jun 82.

11. En estas condiciones, se considera que la FAS está en aptitud de operar ofensivamente, si se mantiene el ritmo de los últimos CUARENTA Y CINCO (45) días:

	TIEMPO	MISIONES	VUELOS	EFECTOS
FAS	50/60 días	20/22	120/140	Inferiores a los logrados, por provisiones tomadas por el ENO

12. La adquisición de nuevo material aéreo no variará sustancialmente la situación, por falta de tripulaciones aptas para el combate.

Comodoro JOSE ANTONIO JULIA
JEM - FAS

DE BACEL RNP 4685 Ⓒ
R 15 1328
FO COATLANSUR
TO COMIL ✓
INFO CAE

SECRETO

RETRANSMITO O 141130 FM COGUAMILVINAS TO COATLANSUR CLN

HE SIDO INFORMADO VIA CAS QUE 13MAY82 SE REUNIO COMIL CON PRESENCIA CAE Y COATLANSUR PD EN DICHA REUNION SE PROCEDIO A ANALISIS GENERAL SITUACION QUE CONCLUYERON RATIFICANDO ANALISIS ANTERIORES Y EMPLEO REALIZADO MEDIOS HASTA EL MOMENTO PD PODER MILITAR QUEDA RESERVADO PARA OPORTUNIDAD EN QUE ENC SE ENCUENTRE AFERRADO POR DESEMBARCO PD APOYO NAVAL Y AEREO DE COMBATE SE RETIENE PARA EMPLEO EFECTIVO EN DICHA OPORTUNIDAD PD COMANDOS EN EL CONTINENTE HARAN DESGASTE DE ENO EN CASO QUE ESTIME MUY RENTABLE EL OBJETIVO PD ES POSIBLE QUE SE DISPONGA EMPLEO REM DE ACUERDO A PLAN PREVISTO PD CON RESPECTO A LOGISTICA CLN EFECTIVIDAD BLOQUEO IMPIDE APROVISIONAMIENTO ACEPTABLE CMN SE REALIZARA APROVISIONAMIENTO MUNICION EN OPORTUNIDADES FAVORABLES PD

SI ESTO ES EXACTO CONSIDERO NECESARIO REALIZAR ALGUNOS COMENTARIOS DESDE PUNTO DE VISTA ESTE COMANDO CLN

1) RATIFICO LO SEÑALADO ANTERIORMENTE SOBRE CIERTA FALTA OPORTUNIDAD EN LAS ACCIONES POR TENDENCIA A APRECIAR Y REVALORIZAR EN EXCESO LA INFORMACION PROPORCIONADA DESDE LAS ISLAS CMN RIESGOS MUY CALCULADOS Y FINALMENTE UNA FALTA DE COORDINACION QUE RESTA EFECTIVIDAD A LOS ATAQUES PD ENTIENDO QUE EXPERIENCIA INDICA QUE TODA VEZ QUE SE OPERO

EFICAZMENTE SOBRE ENO CMN ESTE LIMITO SU ACCIONAR INCLUSO POR PERIODOS BASTANTE PROLONGADOS PD ESTO TAMBIEN DEBE TENERSE EN CUENTA PARA DESARROLLAR ACCIONES DE APOYO LOGISTICO PD

2) LIMITAR NUESTRAS ACCIONES ESPERANDO GOLPEAR EN EL MOMENTO DESEMBARCO ES ENTREGAR INICIATIVA ENO CON DESFAVORABLES CONSECUENCIAS SOBRE ESTADO ANIMICO PROPIA TROPA PARA MOMENTO DECISIVO PD TAMBIEN ESE COMANDO APRECIA QUE ENO PUEDE DESEMBARCAR APROVECHANDO CAPACIDADES PARA OPERAR EN CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES ~~CON~~ CMN ~~MEDIOS AEREOS~~ QUE EN CAMBIO RESTRINGIRIAN NUESTRA CAPACIDAD OPERAR SOBRE TODO CON MEDIOS AEREOS CMN LO QUE YA SE COMPROBO ENTRE 07 Y 10 MAY PD

3) ENTIENDO CONVENIENTE ACLARAR EN QUE CONSISTIRIA APOYO AEREO Y NAVAL DE COMBATE DISPONIBLE EN OPORTUNIDAD DESEMBARCO CMN QUIEN CONDUCIRIA ETC

4) CON RESPECTO BLANCOS MUY RENTABLES QUE PODRIAN SER ATACADOS PARA DESGASTAR ENO ANTES DESEMBARCO SE CONSIDERA CALIFICATIVO SUBJETIVO QUE CONVIENE ACLARAR PARA ORIENTAR NUESTRO TRABAJO Y REQUERIMIENTOS

5) ESTE COMANDO SOLO CONOCE SOBRE EMPLEO REM LAS POSIBLES ZONAS LANZAMIENTO RECONOCIDAS POR SEGUNDO CTE BRIGADA PERO NO HUBO COORDINACION POSIBLES EMPLEOS CMN OCUPACION Y DEFENSA ZONAS CMN REFUERZO O CONTRAATAQUE PD ADEMAS EMPLEO ------ PREVISIONES LOGISTICAS PORQUE AUTONOMIA ESTA LIMITADA ------ HORAS

6) SI BIEN APOYO MUNICION ES CONVENIENTE PARA MEJORAR NIVELES RECUERDO QUE CLASE UNO AUN CON EMPLEO ~~REDUCIDOS~~ RECURSOS LOCALES Y AJUSTES

MENU

YA REALIZADOS SOLO PODRA ALCANZAR HASTA 26/27 MAY CMN
Y EN CLASE TRES PERDIDA DE ESTADOS DETERMINA NIVELES
CRITICOS JP-1 Y NAFTA SUPER

7) PARA AUMENTAR EN 10 DIAS MAS DE LO ~~QUE~~ YA ~~REQUERIDO~~
PROMETIDO RACION "B" CON MENU LIMITADO SE NECESITARIAN
APROXIMADAMENTE 75 TN DE EFECTOS CLASE UNO CNN
CUYA LISTA ENVIAREMOS EN OTRO PARTE.

FUERZA AEREA DE ESMACON NRO 00393
OO
DE ESMACON
-- INSO --
SECRETO NRO 00393
O 162215 MAY 82
FM JEESMACON
TO CAE
BT

A REQUERIMIENTO COATLANSUR RETRANSMITO GEB 161100 DE COGUAMILVINAS "O 161100 FM COGUAMILVINAS INFO JEESMACON BT SECRETO.

EN VIRTUD CONOCIMIENTOS QUE POSEE ESTE COMANDO SOBRE PROBLEMAS OPERACIONALES EXISTENTES SECTOR DONDE SE DESARROLLAN OPERACIONES MILITARES, SE ELEVAN ESTE INFORME Y PLAN. ALGUNAS ESTAS IDEAS FUERON EXPUESTAS A COATLANSUR ANTES Y DESPUES REUNION COMIL, PERO AUN CON SU RESPUESTA, ENTIENDO ES MI OBLIGACION COMO COMANDANTE AMPLIAR DICHOS CONCEPTOS.

TEMA: NECESIDAD RECUPERAR INICIATIVA OPERACIONES Y ASEGURAR CONTINUIDAD MISMAS!

1) ANTECEDENTES RELATIVOS AL TEMA

A) CAMPO PERSONAL

1) DESGASTE GRADUAL PERSONAL. POR VISIBLES CONDICIONES IMPUESTAS POR TERRENO Y CLIMA, LAS QUE SE VAN HACIENDO PROGRESIVAMENTE MAS DURAS.

2) INSUFICIENCIA EQUIPO INDIVIDUAL APROPIADO PARA EL INVIERNO EN LA ZONA. CARPAS DE MONTAÑA

3) EN LOS POCOS AVIONES QUE ENTRAN, ADEMAS SE INCLUYEN ALGO GRAN CANTIDAD CORRESPONDENCIA PERSONAL RETENIDA CONTINENTE

4) SENSACION. IMPOTENCIA CUANDO SE VE RESPUESTA PROPIA A LOS ATAQUES DEL ENO, DE LOS QUE TOMA CONOCIMIENTO POR RADIO

O POR VERLOS/ESCUCHARLOS (ATAQUES AEREOS), AUN CUANDO ESOS ATAQUES NO POSEAN MAYOR EFICACIA

5) TODO ELLO EROSIONA MORAL TROPA, A PESAR INTENSA ACCION MANDO.

B) CAMPO INTELIGENCIA

1) SE RECIBE INFORMACION E INTELIGENCIA ACEPTABLE PROVENIENTE NIVEL ESTRATEGICO MILITAR

2) AL PARECER EXISTEN LIMITACIONES EN NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL Y NIVEL TACTICO SUPERIOR, PARA OBTENER INFORMACION CONFIABLE Y OPORTUNA SOBRE ENO

3) LOS MEDIOS REQUERIDOS PARA SATISFACER EXPRESADO EN 2) (INFORMACION NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL Y TACTICO SUPERIOR) ESTAN BAJO CONTROL DE UN COMANDO INDEPENDIENTE (FUERZA AEREA SUR) QUE LLEVA A CABO OPERACIONES VISIBLEMENTE NO COORDINADAS CON COATLANSUR

4) COMANDO CONJUNTO MALVINAS POSEE MUY LIMITADOS MEDIOS PARA OBTENER INFORMACION/INTELIGENCIA TACTICA. FUNDAMENTALMENTE DEPENDE 2 RADARES VIGILANCIA QUE YA HAN SIDO INTERFERIDOS EFICAZMENTE POR ENO

SECRETO
X

C. CAMPO OPERACIONES

1) SI BIEN POR INFORMACION COATLANSUR SABEMOS QUE HAY LIMITACIONES MEDIOS CMM QUE DESCONOSCO PIENSO QUE POCO A POCO ESTAMOS CEDIENDO CASI TOTALMENTE LA INICIATIVA AL ENEMIGO CMM PRODUCTO RETICENCIA ACTUAR DESDE CONTINENTE A PESAR DE QUE CADA ATAQUE AEREO PROPIO EFECTUADO OPORTUNAMENTE

ARROJO RESULTADOS POSITIVOS

2) EL ENEMIGO PRESENTA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CMM ALGUNOS DE LOS CUALES LLEGAN A MANTENERSE DURANTE HORAS CONSECUTIVAS

3) FD ENEMIGO HA TENIDO OPORTUNIDAD CMM COMPROBAR NUESTRA CASI NULA CAPACIDAD REACCION NOCTURNA CMM ASI COMO LAS LIMITACIONES PERSONAL Y MEDIOS PROPIOS PARA OPERAR DE NOCHE

4) TIEMPO REINANTE OBLIGA A PROVECHAR MAXIMO AQUELLOS PERIODOS EN QUE CONDICIONES METEOROLOGICAS PERMITEN MOVIMIENTOS AEREOS PROPIOS.

5) ENEMIGO OPERA TODO TIPO DE AERONAVES CMM DIA NOCHE Y MAL TIEMPO AERONAVES PROPIAS NO OPERAN CMM A VECES NI SIQUIERA CON BUEN TIEMPO.

6) POR ELLO ESPERAR PARA ACTUAR CON MAXIMO PODER NAVAL Y AEREO COMBATE CUANDO ENEMIGO ESTE AFERRADO POR DESEMBARCO CMM PUEDE SER NEUTRALIZADO POR CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES MUY COMUNES ESTA EPOCA DEL AÑO DISMINUYENDO O IMPIDIENDO RESPUESTA EFICAS

7) NI EL ENEMIGO CMM NI PROPIAS TROPAS CMM EJERCEN REAL SUPERIORIDAD AEREA LOCAL SOBRE LAS ISLAS PD AMBOS LA CONQUISTAN TEMPORARIAMENTE CMM CUANDO ALGUNO EMPEÑA SUS MEDIOS DECIDIDAMENTE Y EN CANTIDADES ADECUADAS

8) EN GENERAL CMM LOS ATAQUES AEREOS PROPIOS FUERON EJECUTADOS FORMA DESCOORDINADA CMM EMPEÑANDO

MEDIOS NO EN FORMA MASIVA SINO SUCESIVAMENTE CMM LO QUE LIMITO PROPIAS POSIBILIDADES Y FACILITO ACCIONAR ENEMIGO

9) AUN ASI CADA VEZ QUE NOS DECIDIMOS EJECUTAR UN ATAQUE AEREO FUE CLARAMENTE VISIBLE QUE ENEMIGO TEME A ESTOS Y SE PRODUCE SU ALEJAMIENTO Y DEJA OPERAR POR LAPSOS DE 36 A 72 HORAS

SECRETO
x

PAGINA 3:
CONTINUACION DEL O 161100

D. CAMPO LOGISTICO

1) HAY UN PROBLEMA LOGISTICO CRECIENTE MAGNITUD CMM REFERIDO ABASTECIMIENTO EFECTOS CLASE I, II, Y III (A) QUE POR SUS CARACTERISTICAS COMPROMETE TODA OPERACION.

2) EL MISMO SE ORIGINA EN LAS LIMITACIONES CADA VEZ MAYORES PUENTE AEREO INACTIVIDAD QUE BLOQUEO INGLES DETERMINO EN PUENTE MARITIMO CMM ADEMAS DE ALGUNAS PERDIDAS SIGNIFICATIVAS COMO LA NAVE ESTADOS

3) EL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMM TIENE LAS SIGUIENTES NECESIDADES DIARIAS:

A) EFECTOS CLASE I: 15 Toneladas (POCO MAS DE 1KG PARA 13 200 HOMBRES)

B) EFECTOS CLASE III: 2000 LITROS NAFTA SUPER 500 LITROS GASOIL 50 KILOS ACEITES Y GRASAS LUBRICANTES

c) EFECTOS CLASE III (A) 7500 LITROS JP-1 (SUFICIENTE PARA UNA HORA DE VUELO CON TODOS LOS HELICOPTEROS DEL B.AV COM. 601)

4) INCREMENTAR LAS EXISTENCIAS DE MUNICIONES PARA ODS SOFRA CALIBRE 15.5 MM HASTA ALCANZAR UNA EXISTENCIA TOTAL PARA TODA LA CAMPAÑA DE 500 (QUINIENTOS) PROYECTILES CON CARGA MAXIMA Y ESPOLETA TIEMPO VARIABLE PARA 250 (DOSCIENTOS CINCUENTA) DE ELLOS

5) PROVEER CON LA MAS ALTA PRIORIDAD 500 (QUINIENTOS) VISORES PASIVOS NOCTURNOS CON PILAS DESCARTABLES PARA 30 (TREINTA) NOCHES

6) EL CONTINENTE QUIZAS POR PROBLEMAS CON EL COMANDO DE LA FUERZA AEREA SUR CMM NO HA SATISFECHO LAS PRIORIDADES FIJADAS POR EL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMM A REQUERIMIENTO DEL COMANDO DEL CUERPO DE EJERCITO V CMM PARTICULARMENTE EN EFECTOS CLASE V

7) NO EXISTE UN REPRESENTANTE LOGISTICO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS EN COMODORO RIVADAVIA Y DEL COMANDO DEL CUERPO DE EJERCITO V EN MALVINAS

2. CONCLUSIONES

A. SI NO SE SOLUCIONAN LOS PROBLEMAS LOGISTICOS SEÑALADOS RESPECTIVOS A VESTUARIO Y RACIONAMIENTO CMM SUMADO A LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS IMPERANTES Y A LA PERDIDA DE LA INICIATIVA OPERACIONAL CMM TODO ELLO INCIDIRA NEGATIVAMENTE EN LA MORAL Y EN LA SALUD DEL PERSONAL PD INCLUSIVE CMM SE LLEGARA A TENER UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LAS BAJAS ADMINISTRATIVAS POR ENFERMEDADES PD

B. LOS MEDIOS DISPONIBLES A NIVEL TACTICO RESULTAN INSUFICIENTES PARA OBTENER UN ADECUADO NIVEL DE INFORMACION/INTELIGENCIA PD

C. LOS MEDIOS DE EQUIPOS ADECUADO CMM EN ESE CASO VISORES PASIVOS NOCTURNOS CMM LIMITA SIGNIFICATIVAMENTE LA PROPIA CAPACIDAD OPERACIONAL NOCTURNA CMM LO QUE ES APROVECHADO SISTEMATICAMENTE POR EL ENEMIGO BT

D. LAS ACCIONES AEREAS EJECUTADAS DESDE EL CONTINENTE POR PROPIOS MEDIOS CMM DEBEN RESPONDER EN FORMA INMEDIATA PARA SER OPORTUNAS PD ADECUADA CANTIDAD DE AERONAVES Y COORDINADAMENTE CMM A PESAR DE Y PARA SUPERAR LAS LIMITACIONES EXISTENTES, PD

E SE DEBE IMPLEMENTAR UN SISTEMA EFECTIVO QUE PERMITA RESTABLECER EL ABASTECIMIENTO AEREO CMM EN FORMA DIARIA E ININTERRUMPIDA O HACER UN GRAN ESFUERZO PARA RESTABLECER Y ASEGURAR NIVELES MEDIANTE EL MODO MARITIMO.

SECRETO
PAGINA 5
CONTINUACION DEL O 161100

3. PROPOSICIONES

A.. IMPLEMENTAR LAS ACCIONES REQUERIDAS PARA OBTENER SUPERIORIDAD AEREA LOCAL CMM COMO MINIMO SOBRE EL SECTOR DE PUERTO ARGENTINO PD

B. ESTRUCTURAR UNA ADECUADA CAPACIDAD DE REACCION INMEDIATA POR PARTE DE LOS MEDIOS AEREOS DEL CONTINENTE CMM ANTE LA APARICION DE AMENAZAS DEL ENEMIGO PD

C. ESTRUCTURAR UN SISTEMA DE AEROABASTECIMIENTO QUE CONTEMPLE DISTINTAS ALTERNATIVAS QUE ASEGUREN SU OPERATIBILIDAD EN CUALQUIER SITUACION METEOROLOGICA Y/O AEREA PD

D. EXPLOTAR EL TIEMPO REMANENTE ANTES QUE EL ENO COMPLETE LA REUNION DE LOS MEDIOS QUE LE PERMITIRAN INTENTAR UN ASALTO ANFIBIO MASIVO PD

E. EJECUTAR ACCIONES DE HOSTIGAMIENTO QUE DESGASTEN AL ENO CMM ANTES DEL INTENTO DE UN ASALTO ANFIBIO MASIVO

ANEXO 1

PLAN MALVINAS

1. MANTENER EN APRESTO INMEDIATO EN EL CONTINENTE CMM NO MENOS DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE EN APTITUD DE OPERAR CONTRA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CMM A REQUERIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS ________ PREVIA APRECIACION A REALIZAR EN EL CONTINENTE QUE DEBE SER CONOCIDA POR ESTE COMANDO

2.- TODAS LAS ACCIONES AEREAS PROPIAS DEBERAN EJECUTARSE CON UN MINIMO DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE CMM QUE LLEGUEN SIMULTANEAMENTE SOBRE MALVINAS

3. ADICIONALMENTE EJECUTAR RECONOCIMIENTO ARMADO APERIODICOS SOBRE LA ZONA DE LAS ISLAS EN GENERAL Y ESPECIALMENTE PUERTO ARGENTINO / ESTRECHO DE SAN CARLOS CMM BUSCANDO AGRESIVAMENTE EL CONTACTO CON EL ENEMIGO CMM DIA Y DE NOCHE.

4.- CUANDO SE EFECTUAN LOS RECONOCIMIENTOS ARMADOS CMM COORDINAR PARA QUE EN FORMA SIMULTANEA ATERRICEN LOS AVIONES DE TRANSPORTE EN LA PISTA DE PUERTO ARGENTINO Y/O SE EJECUTEN LANZAMIENTOS DE AEROABASTECIMIENTOS

5. COORDINAR LA LLEGADA DE LAS AERONAVES DE TRASPORTE PARA QUE LAS PERDIDAS SE REDUZCAN AL MINIMO Y SE APROVECHE ADECUADAMENTE. LOS HORARIOS CON MEJORES CONDICIONES METEOROLOGICAS.

6. EFECTUAR LOS PREPARATIVOS REQUERIDOS PARA QUE EN NO MAS DE 24 (VEINTICUATRO) HORAS A PARTIR DE LA RECEPCION DEL PRESENTE PLAN CMM COMIENCE UN PUENTE AEREO QUE INCLUYA EL ATERRIZAJE DE AERONAVES DE TRANSPORTE EN PUERTO ARGENTINO

Y AEROLANZAMIENTO DE EFECTOS DE TODAS LAS CLASES CMM EN ESPECIAL CLASES I, III Y III (A) Y ALGUNOS EFECTOS CLASE II Y IV ARSENALES Y CLASE V DE ALTA PRIORIDAD

7. DUPLICAR LAS CANTIDADES REMITIDAS CORRESPONDIENTE A EFECTOS CRITICOS CMM BUSCANDO ASEGURAR QUE SEA FACTIBLE RECUPERAR LAS CANTIDADES REQUERIDAS

8. LANZAR EFECTOS CRITICOS CON PARACAIDAS Y LOS NO CRITICOS EN CAIDA LIBRE CMM UTILIZANDO COMO ZONA DE LANZAMIENTO LA PISTA DEL AEROPUERTO

9 EFECTUAR CON MEDIOS AEREOS ADECUADOS CMM EXPLORACION MARITIMA TANTO DE DIA COMO DE NOCHE

0 REMITIR POR MODO AEREO Y CON PRIMERA PRIORIDAD 500 (QUINIENTOS) VISORES PASIVOS NOCTURNOS CMM CON PILAS DESCARTABLES PARA 30 (TREINTA) NOCHES DE OPERACION

11 INTENTAR FORZAR EL BLOQUEO MARITIMO CMM CON MEDIOS APROPIADOS PARA RESTABLECER LOS NIVELES DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS LLEVANDOLO A 30 (TREINTA) DIAS TRANSPORTANDO LAS SIGUIENTES CANTIDADES:

A CLASE I 350 (TRESCIENTAS CINCUENTA) TONELADAS
B CLASE II : 100 (CIEN) CONTENEDORES TIPO
C CLASE III : 230.000 (DOSCIENTOS TREINTA MIL) LITROS NAFTA SUPER
D CLASE III (A): 1.600 (UN MIL SEISCIENTOS) BARRILES DE 200 LITROS DE JP1
E CLASE V :

- MORTERO 81MM TIPO EF ----- 7.000 (SIETE MIL)
- CAÑON SIN RETROCESO 105MM ---- 2000 (DOS MIL) TIPO EF -1000 (UN MIL) TIPO ECU 800 (OCHOCIENTOS) TIPO INC
- OBUS 105MM OTO MELARA ---- 8000 (OCHO MIL) TIPO EF - 1000 (UN MIL) TIPO ECU CON SUS CARGAS MAXIMAS CORRESPONDIENTES
- MORTERO 120 MM CAPACIDAD NORMAL 3500 (TRES MIL QUINIENTOS)

CAÑON SIN RETROCESO 90MM L/15 2000 (DOS MIL) TIPO ECH
CAÑON 90 MM PANHARD ---- 500 (QUINIENTOS) TIPO ECH

A LA VUELTA

TODO LO EXPRESADO CMM NO AFECTA NI AFECTARA EL ESPIRITU DE ESTA GUARNICION MILITAR CONJUNTA CMM PARA HACER FRENTE AL ENEMIGO CMM CON TODOS LOS MEDIOS A SU DISPOSICION Y LA MAXIMA DECISION EN PROCURA DEL CUMPLIMIENTO DE LA MISION ASIGNADA. BT

D / Carpeta 2

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

DE LA JEM Y DTO OPERACIONES

Introducción

1. El presente informe contiene las conclusiones extraídas del trabajo realizado por un Estado Mayor en operaciones reales de combate. Las apreciaciones (críticas o comentarios) contenidas en el mismo, sólo tienen por finalidad señalar, en forma objetiva, los errores cometidos, para evitar su repetición y permitir, de esta forma, que la experiencia vivida y las pérdidas sufridas sirvan de elemento de juicio y como marco de referencia desde el cual se facilite estructurar en el corto plazo una Fuerza Aérea profesionalmente apta para cumplir con la misión asignada.

Cronología del EM de la FAS - Antecedentes de su Formación - Conclusiones

2. A mediados de enero de 1982, se recibió en la IV Brigada Aérea, la Directiva que determinaba la constitución del CAE, FAS, FAO y BBAAMM dependientes. En lo que respecta a la FAS, designaba Comandante al Brigadier D Ernesto Horacio CRESPO, Jefe de Estado Mayor al Brigadier D Luis Guillermo CASTELLANO y Jefe del Departamento Operaciones (A-3) al Comodoro D José Antonio JULIA.

3. Recibido dicho documento, se realizó una reunión analítica, a efectos de determinar la aptitud del resto del personal designado y solicitar los reemplazos necesarios en caso que ello fuera útil al objetivo final perseguido, el cual era la constitución de un EM con aptitud y capacidad para conducir operaciones aéreas eficaces.

4. A tal fin, se introdujeron en el análisis, los siguientes factores de evaluación del personal:

1º) Idoneidad profesional para el cargo a cubrir.

2º) Personalidad y antecedentes de cada uno, siempre en el órden profesional.

3º) Experiencia operativa y prestigio personal dentro de la Fuerza.

5. Se consideró que quienes iban a tener la responsabilidad de la conducción de las operaciones aéreas, debían ser conocidos y respetados por sus conducidos, no por simpatías personales, sino por su idoneidad, demostrada en el campo operativo, para asegurar de esa manera que las órdenes impartidas fueran cumplimentadas de inmediato, en la inteligencia de que quienes las estudiaban y emitían eran realmente aptos para la tarea.

6. Bajo tales consideraciones, se elaboró un expediente, el cual fue elevado al Comando Aéreo Estratégico en febrero de 1982, con la propuesta de reemplazos, tanto en el EM de la FAS, cuanto en las Jefaturas y Planas Mayores de algunas de sus Bases dependientes. El mismo fue aprobado verbalmente, pero no oficializado al momento de iniciarse el conflicto, el 2 de abril de 1982, razón por el cual debió citarse, con autorización del CAE, el personal propuesto para la tarea encomendada.

7. De lo expuesto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1º) En la Fuerza Aérea, no todos los Oficiales de la misma jerarquía, grado, escalafón y especialidad poseen conocimientos profesionales y experiencia operativa suficiente como para desempeñarse con aptitud en Estados Mayores y/o Unidades de combate. Este hecho en las jerarquías de Oficiales Superiores y Oficiales Jefes es grave y exige, en la práctica prever listados de Oficiales para la planificación y conducción de operaciones y otros para tareas de otra índole.

2º) Ha quedado demostrado que, cuando los Estados Mayores se integran con los Jefes naturales de las Unidades de Combate, en el momento de iniciarse un conflicto, la confianza natural hacia arriba y hacia abajo es evidente y el trabajo adquiere mayor coherencia y fluidez. En el caso particular de la FAS, la presencia, en el nivel de conducción de las operaciones, de los Jefes de la IV y VI Brigada, Jefes de los Grupos 1 de Transporte, 4, 6 y 8 de Caza, 2 de Vigilancia y Control Aéreo y 1 de Comunicaciones, ha sido de una importancia vital.

3º) Siendo lo señalado precedentemente una realidad, que aunque no deseable existe, sería importante como solución transitoria hasta que se logre nivelar las aptitudes profesionales operativas de todos los Oficiales Superiores y Jefes, designar los Comandantes de las Fuerzas Aéreas Operativas y permitir que estos integren sus EEMM y PPMM de sus BBAAMM dependientes y las propongan al nivel superior, para su aprobación.

Organización del EM de la FAS durante las operaciones - Conclusiones

8. El 2 de abril de 1982, por diversas causas, el EM de la FAS, en COMODORO RIVADAVIA, estaba constituido por cinco Oficiales: El Comandante, el A-3, el SOTA, el A-4 y un Auxiliar, que carecían de Planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación.

9. Ante este hecho, comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios, empezando por el personal, que fue solicitado en base al estudio realizado en la IV Brigada Aérea y el conocimiento que los Oficiales Superiores presentes tenían del resto del personal de la Fuerza Aérea.

10. De esa manera se fue conformando un equipo de trabajo coherente y profesional, que fue complementado con los Oficiales Superiores y Jefes del Comando de Defensa, que arribaron en número muy limitado para constituir el CODASUR y que se integraron para formar un solo Comando (FAS) porque así lo exigía la situación y lo imponía el sentido común.

11. Ello pudo lograrse merced al conocimiento previo y respeto profesional que sentía cada uno de los Oficiales presentes por quienes lo rodeaban, lo que permitió, poco a poco y en el término de 30 días, completar el esquema orgánico y adaptarlo a las necesidades emergentes del conflicto. Obró en su favor la demora en iniciarse las hostilidades.

12. Se llegó de esa manera al 1º de mayo con el EM en funcionamiento al 100% y sus unidades dependientes perfectamente organizadas, las tripulaciones adiestradas y con conocimiento del Teatro de Operaciones MALVINAS, el armamento de abordo comprobado, las comunicaciones instaladas, los medios desplegados, etc.

13. Sin embargo, ello costó un esfuerzo intenso y una planificación y ejecución sobre la marcha, que sólo fue posible porque el enemigo demoró su ataque en casi 30 días. De no ser así la situación hubiera sido sumamente difícil de controlar y muchos problemas no solucionables.

14. Definitivamente, el EM de las FAS se organizó como lo establece la doctrina de la Fuerza, modificándose el Dpto Operaciones para adaptarlo al tipo de conflicto. El Comandante del C CODASUR asumió como 2º Comandante de la FAS y el A-3 de la FAS se hizo cargo de la Jefatura del EM, reteniendo su cargo de Jefe del Dpto Operaciones, solicitándose al CAE la asignación del Comodoro D Juan Manuel M CORREA CUENCA, quien se hizo cargo de la coordinación general del EM, integrando el Departamento Operaciones.

15. De tal manera, el trabajo se centralizó en el Dpto-3, que funcionó con la presencia permanente del 2º Comandante (Brigadier CAMBLOR), el JEM y A-3 (Comodoro JULIA), el Coordinador General (Comodoro CORREA CUENCA) y el A-3 de Defensa y Jefe de la SOSAI (Comodoro RODRIGUEZ). De ellos dependían en forma directa: La SOER y SOOE (Comodoro FERRI), la SOBYS (Mayor BAROZZA), la SAYEO (Análisis y evaluación de las operaciones) (Vicecomodoro TORRES), la SOVYCA (Comodoro SAAVEDRA), la SOTA (Mayor OREFICCE), la SOSAI (Comodoro RODRIGUEZ), la Sección Meteorología (1er Teniente VIOTTI) y la SOSS (Sección Seguridad y Servicios Vicecomodoro AGUIRRE).

16. Allí planificaron y analizaron las operaciones, y se propusieron al Comandante de la FAS, las mismas, para la toma final de decisiones.

17. De lo expuesto, pueden inferirse las siguientes conclusiones:

1º) Las falencias del EM de la FAS, al 2 de abril de 1982, eran casi totales.

2º) La definición y constitución del EM fue realizada en base a las necesidades previsibles, por la FAS. Los resultados fueron más que aceptables, en cuanto a la idoneidad y coherencia del equipo constituido.

3º) Este modo de acción difícilmente pueda concretarse en próximos enfrentamientos, por cuanto el enemigo no dará tanto tiempo para organizarse, si se tiene en cuenta la distancia que había entre las fuerzas enfrentadas al iniciar el conflicto.

4º) La orgánica adoptada resultó correcta y afín al tipo de conflicto que se desarrollaba, pero ello fue producto de la predisposición del personal superior de otros Comandos (CODASUR - CAT), que se avinieron a integrarse y subordinarse desde el primer momento, en beneficio del mantenimiento del principio de la Unidad de Mando.

5º) Es fundamental que, desde la paz y con suficiente antelación, se organicen los Comandos de Fuerzas Aéreas y se los mantenga perfectamente coordinados y cohesionados para entrar en funciones en forma inmediata y con eficacia desde el primer momento, con una clara visión, organizativa y con los hombres, que por su idoneidad, experiencia y capacidad profesional estén en absoluta aptitud para integrarlos.

6º) Es sumamente importante destacar que para cualquier operación que se planifique debe primar el concepto de Unidad de Mando sobre todos los medios asignados a la Fuerza Aérea de que se trate.

Funcionamiento del Estado Mayor - Metodología de trabajo - Conclusiones

18. Habiéndose adoptado el criterio inicial que todo el Estado Mayor debía, en cierta forma, trabajar en función de las necesidades y requerimientos emanados del Departamento Operaciones, un Oficial Superior del mismo se hizo cargo de la coordinación de trabajo con los demás Departamentos y todas sus acciones eran perfectamente conocidas por el Comandante, 2º Comandante y A-3.

19. De esta forma se logró la unidad e integración de Departamentos, eliminando la estanqueidad de los mismos, lo que se facilitó con una correcta distribución de locales que permitieron un normal funcionalismo general y se evitó la interferencia entre los mismos.

20. Los temas y problemas principales eran puestos en conocimiento del Comandante en una reunión diaria, donde cada uno de los A exponía las novedades de su área, en presencia del Oficial Coordinador de Operaciones.

21. Allí, el Comandante tomaba sus decisiones y las mismas llegaban a las Unidades por los canales que correspondían, habiendo tomado conocimiento de ellas la totalidad de los niveles responsables del Estado Mayor, Con ello se lograron los siguientes resultados:

1º) No hubo órdenes transmitidas en forma repetitiva, ni por personal que no correspondía que las diera.

2º) Se estableció un nexo entre los Jefes de los respectivos Departamentos y los responsables de cada área específica de las BBAAMM dependientes, lo que eliminó a interlocutores no válidos.

3º) Se centralizó el control del accionar general del EM en el Departamento Operaciones, con lo cual el Comandante, a través de un solo Oficial podía tener el panorama general de lo que estaba ocurriendo.

22. Es evidente que para lograr el funcionamiento fluído y efectivo del sistema, fue necesario un período de transición y la comprobación, en la práctica, que la metodología escolástica de trabajo de EM no era del todo útil en las circunstancias de conflictos reales.

23. De tal manera, pueden extraerse como conclusiones útiles las siguientes:

1º) El Trabajo y funcionamiento de un EM debe estar orientado y controlado por el Departamento Operaciones.

2º) El Jefe de Estado Mayor puede realizar estas funciones, siempre y cuando se desempeñe simultáneamente como A-3 o intervenga activamente y en forma prioritaria en las tareas que desarrolla este Departamento.

3º) En cualquiera de los casos, es de suma utilidad la presencia de un Oficial Superior, dependiente del A-3, que supervise el funcionamiento general del EM y sea el principal informante del Comandante, 2º Comandante, del Jefe de EM y del A-3.

4º) En las relaciones EM/BBAAMM, debe haber interlocutores confiables en ambas partes, que reciban las diferentes órdenes y/o requerimientos de cada área específica, de tal manera que se eviten repeticiones, malas interpretaciones o burocratización del encaminamiento de las decisiones.

Departamento operaciones

24. El Departamento Operaciones constituyó, como es lógico, el motor y centro productor de acciones del Estado Mayor. Partiendo de la base que ello debe ser así, es necesario que quienes lo constituyan sean profesionales idóneos, de ideas claras, probada experiencia adquirida en unidades de combate, no demasiado teóricos o escolásticos, con suficiente flexibilidad y rapidez mental y fundamentalmente, con reconocida ascendencia moral sobre quienes deben cumplir las órdenes en las unidades.

25. El asesoramiento que recibirá el Comandante y que le dará los criterios para una acertada decisión, dependerá pura y exclusivamente de la calidad humana y profesional del personal que integra el Departamento Operaciones.

26. En el caso específico de este conflicto, al ser elegido el personal que integró este Departamento por el propio Comandante, se logró establecer una relación de confianza mutua tal, que permitió un trabajo coherente y eficaz que, a su vez, se contagió a las unidades, por lo que el trabajo de equipo fue altamente positivo.

27. La organización que se adoptó, exigida por la propia dinámica de las operaciones, demostró ser eficiente. Lo práctico siempre tuvo prioridad sobre lo teórico y la planificación fue permanentemente fluída, volcándose en papeles sólo lo extrictamente necesario. Las decisiones verbales eran prontamente transmitidas a las Unidades, para que adelantaran el alistamiento de sus medios y de esta manera se fueron acortando los tiempos de reacción a niveles aceptables.

28. Los pasos que se siguieron fueron los siguientes, en lo que hace a las operaciones aéreas:

1º) A primera hora de la mañana estaban programados los "paquetes de aviones" (material aéreo previsto para la primera misión, por Unidades), con la configuración y versión que correspondía a los probables objetivos materiales. Ellos eran adelantados la noche anterior a las unidades.

2º) La información sobre OOMM de las diversas y escasas fuentes, que se contaba, determinaba la reunión de la SOSAI, con la presencia del 2º Comandante, A-3, analista del Departamento y miembros de la citada Sección, quienes en definitiva establecían:

   a) AFA del OM.

   b) Cantidad y tipo de aviones a emplear, hecho que se comunicaba telefónicamente a las Unidades que iban a actuar, para su alistamiento.

   c) Posibilidades de intervención de aviones de diversión. Determinada la conveniencia se agregaba a la reunión, el Jefe de la SOER.

   d) Alerta de medios de Búsqueda y Rescate, con la intervención del Jefe de la SOBYS.

   e) Determinación y necesidad del empleo del OCA~~X~~T.

   f) Determinación de empleo del material aéreo KC-130 y fijación de puntos de reabastecimiento, con intervención del Jefe de la SOTA.

g) Propuesta al Comandante de la operación planificada.

h) Confección y transmisión de las Ordenes Fragmentarias, por parte de cada Sección Operativa.

Este proceso demoraba entre 20 a 90 minutos, de acuerdo con la complejidad del tema.

3º) Control de la operación, mientras se desarrollaba, por medios radioeléctricos, por un Oficial Jefe de la SOSAI, lo que permitía la actualización permanente al Dpto 3.

4º) Recepción y primeros análisis de la misión, en base a los informes adelantados en vuelo, por las tripulaciones.

5º) Interrogatorio a las tripulaciones, al aterrizaje, por personal especializado de las Unidades. Previo a ello, cuando era posible, por la importancia del OM, por la SOSAI.

6º) Análisis detallado de la operación por parte del Dpto 3, con los informes individuales completos de las misiones.

7º) Conclusiones extraídas de las misiones, que eran asentadas por la Sección Análisis Operativo del Dpto 3, en los respectivos documentos.

8º) Aplicación de las correcciones necesarias extraídas de la experiencia adquirida, en las siguientes planificaciones de misiones y/o en procedimiento operativos de empleo.

9º) A última hora, reunión de todos los antecedentes del día, análisis de las misiones y a la luz de las conclusiones extraídas, planificación de "paquetes" de aviones para el día siguiente.

29. Este proceso también se siguió en las operaciones de diversión, puente aéreo a la Isla, Búsqueda y Salvamento, Exploración y Reconocimiento, etc.

30. En estos casos el criterio se fijaba en la SOSAI y se transmitía a la sección que correspondiera para su desarrollo y planificación. Concluida ésta, era propuesta al A-3 para su presentación al Comandante y puesta en ejecución en forma inmediata, si era aprobada.

31. El Sistema de control y análisis, para este otro tipo de misiones, era realizado en forma similar a la expresada para las operaciones ofensivas.

32. En resumen, de lo expuesto pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1º) El personal que integre los Departamentos Operaciones de los Estados Mayores, debe ser cuidadosamente seleccionado por sus conocimientos profesionales y experiencia práctica en operaciones aéreas de combate.

2º) La Organización interna del Dpto Operaciones no debe atarse a pre-conceptos reglamentarios, sino que debe ser flexible y adaptarse al tipo de conflicto y situación que está viviendo.

3º) Su funcionamiento debe eliminar todas las trabas de tipo burocráticas que pudieran, en determinadas circunstancias, demorar su acción rápida y ejecutiva.

4º) Cada miembro del Departamento debe ocuparse exclusivamente de la función que se le asigne, interviniendo nada más que en su área específica.

5º) Es de importancia el análisis posterior a las operaciones. A él debe dedicarse el tiempo necesario, con la participación de todos los miembros de las secciones que han intervenido en la planificación de dicha operación.

33. La tarea desarrollada por las secciones del Dpto 3 no se amplían en el presente documento, por estar contenidas en los informes particulares de cada una de ellas.

34. Entre las falencias del Departamento, que no pudieron solucionarse durante el conflicto, por diversos factores, pueden enumerarse:

1º) Faltaron asesores especialistas de cada Sistema, por ejemplo: Guerra Electrónica - Sistemas de Armas MK-62, A-4B, etc.

2º) Faltó una adecuada integración con las otras FFAA, y se manifestó incapacidad en la toma de decisiones de los Oficiales de las otras armas que debían consultar permanentemente y demoraban la solución de los problemas.

3º) Se contó con un sistema de comunicaciones con las muy eficaz, pero que no aseguraba al principio, una total discreción y a su vez mantuviera la rapidez del tráfico. Recién se instalaron los codificadores de voz en los últimos 20 días de operaciones.

Otras consideraciones

35. El presente informe complementa al memorándum elaborado por el Comandante de la FAS y elevado al Comando Aéreo Estratégico con fecha 17 may 82.

36. Existieron otros factores ajenos al EM de la FAS, que en alguna forma influyeron en su funcionamiento y se considera necesario enumerarlos a fin de cubrir todos los aspectos realcionados con el mismo:

1º) Una mala orgánica inicial creó confusiones y requirió diversos intercambios de información para determinar cual era el Comando que en definitiva conduciría, en forma conjunta, las operaciones (COATLANSUR - TOA - CAE - EMC - etc).

2º) Se recibieron Planes del COATLANSUR, totalmente alejados de la doctrina de Fuerza Aérea, lo que también significó un serio inconveniente en la coordinación de la acción con la Armada Nacional y que obedecían sólo a intereses propios de la citada Fuerza.

3º) No hubo un Plan de Operaciones que rigiera las tareas a realizar, desde el día "D" en forma específica. Los despliegues de Sistemas de Armas, Armamento, medios en general, se hicieron en cumplimiento de un Plan que obedecía a otras previsiones caso CHILE).

4º) En determinado momento, existieron, en COMODORO RIVADAVIA, TRES Comandos de Fuerza Aérea independientes, a saber: FAS - CAT - CODASUR. Más tarde se agregó el CEOPECON. A ello hay que agregar el CTOS y la presencia permanente del Comandante del COATLANSUR, sin ninguna tarea específica, ni Estado Mayor.

5º) La FAS sufrió presiones de diversos niveles y en todos los sentidos, relacionados con la forma de realizar las operaciones aéreas, medios a emplear, oportunidad de hacerlo, etc.

6º) Hubo interferencias a nivel Oficiales Superiores de otras armas, que pretendieron imponer órdenes relacionados con el Puente Aéreo (traslado de personal, periodismo, etc).

7º) No hubo definiciones iniciales con respecto a la dependencia de la BAM TRE y la BAM MLV, lo cual produjo inconvenientes de diversa índole.

37. De lo antedicho, se desprende como conclusión válida, lo siguiente:

1º) No se debe iniciar un conflicto, sin Planes ni orgánicas adecuadas.

2º) No se deben aceptar Planes, a nivel conjunto, que no respeten la Doctrina de la Fuerza. El personal superior que intervenga en estas planificaciones debe ser idóneo y profundo conocedor de este aspecto esencial.

3º) Los Comandos operativos, como en este caso la FAS, deben de recibir órdenes y orientaciones de un solo Comando Superior, sin interferencias o presiones de ninguna clase, ya sea de otras FFAA o Comandos de la propia Fuerza y mucho menos de Oficiales Superiores en forma individual.

4º) No debe existir en todo el ámbito de un Comando Operativo, ningún personal que no pertenezca al mismo específicamente y mucho menos intervenir o tratar de hacerlo en la planificación y desarrollo de las Operaciones Aéreas y/o con visitas a personal o material que había sido de su dependencia.

E 4.0.4
· pers
mat.
inadecuado (CME)

De otras FFAA

38. Es de todos conocido el accionar de las otras FFAA en este conflicto. Sin embargo, se considera necesario dejar asentado en este documento, en qué forma influyó este aspecto en la planificación y desarrollo de las operaciones aéreas.

39. Los requerimientos que realizó la FAS a la Armada Nacional, fueron de dos tipos:

1º) Exploración y Reconocimiento sobre el mar.

2º) Colaboración en algunas operaciones aéreas ofensivas.

40. En el primer caso, la información recibida fue siempre a destiempo y no pudo ser confirmada en los hechos. Asimimo, la carencia de medios adecuados para esta tarea y la ineficacia demostrada, obligaron a la FAS a improvisar medios aéreos para lograr esta vital información.

41. Todos los éxitos alcanzados contra la flota enemiga, se debió a información visual adelantada por personal de Fuerza Aérea en la Isla, habiendo fracasado las operaciones que se realizaron en base a informes de la Armada.

42. En lo relacionado a colaboración en las operaciones aéreas ofensivas, sólo pudo lograrse en contadas ocasiones, a saber: ataque al Portaaviones Invencible y al desembarco en SAN CARLOS, con relativo éxito en ambos casos.

43. Asimismo, se le prestó permanente colaboración en cuanto a los requerimientos de su parte, de aviones reabastecedores, En varias ocasiones fueron demoradas o suspendidas operaciones propias para dar prioridad a dichos requerimientos, que siempre se ejecutaron fuera de los horarios fijados y que están debidamente asentados y corroborados en los informes correspondientes.

44. Como conclusión debe extraerse, que es prácticamente imposible trabajar en forma conjunta, por las profundas diferencias doctrinarias de empleo. Se considera que es necesario que todos los aviones operativos dependan de un solo Comando de Fuerza Aérea, independiente de la Fuerza a que pertenezcan avala lo expresado que la ARA sólo cumplió aquellas misiones que le permitan una posterior explotación de las mismas.

45. En lo que respecta a la Fuerza Ejército, fueron cumplimentados todos sus requerimientos de transporte aéreo entre el continente y la Isla, no así los de apoyo de fuego (AAD), que en la mayoría de los casos no determinaban OM rentables y ni siquiera orientaban en forma eficiente al lugar de los mismos, señalando sólo zonas o áreas imposibles de cubrir por su extensión ~~a~~ y que estaban tan alejados de la línea principal de combate, que sólo podían ser considerado como interdicción, operación de exclusiva responsabilidad de la Fuerza Aérea.

46. Es notorio que dicha fuerza no tiene conocimiento aceptables del empleo eficiente de una Fuerza Aérea y mucho menos del uso correcto que debe hacerse de los medios.

47. No se extiende el presente análisis, por ser de conocimiento general los inconvenientes y problemas que causó a la FAS la inoperancia y falta de explotación de los éxitos de la misma por parte de las Fuerzas de Superficie, caso particular y que merece especial atención es el de la Cabecera de Playa en Bahía AGRADABLE, donde personal, material y medios de transporte fueron puestos totalmente vencidos a disposición de la Fuerza Ejército, lo que no fue aprovechado, dando lugar a su recuperación y posterior empleo, pidiendo en ese mismo momento, en que era posible su explotación, apoyo de fuego directo a la FAS.

48. El presente informe se complementa con los informes de los Departamentos A1, A2, A4, A5 y A6 de las secciones operativas dependientes del Departamento A3. Asimismo, completa los conceptos elevados al Comando Aéreo Estratégico por MEMORANDUM (FAS) de fecha 17 de May 82, cuya fotocopia se adjunta.

Brigadier ERNESTO H CRESPO
Comandante FAS

ANEXOS:

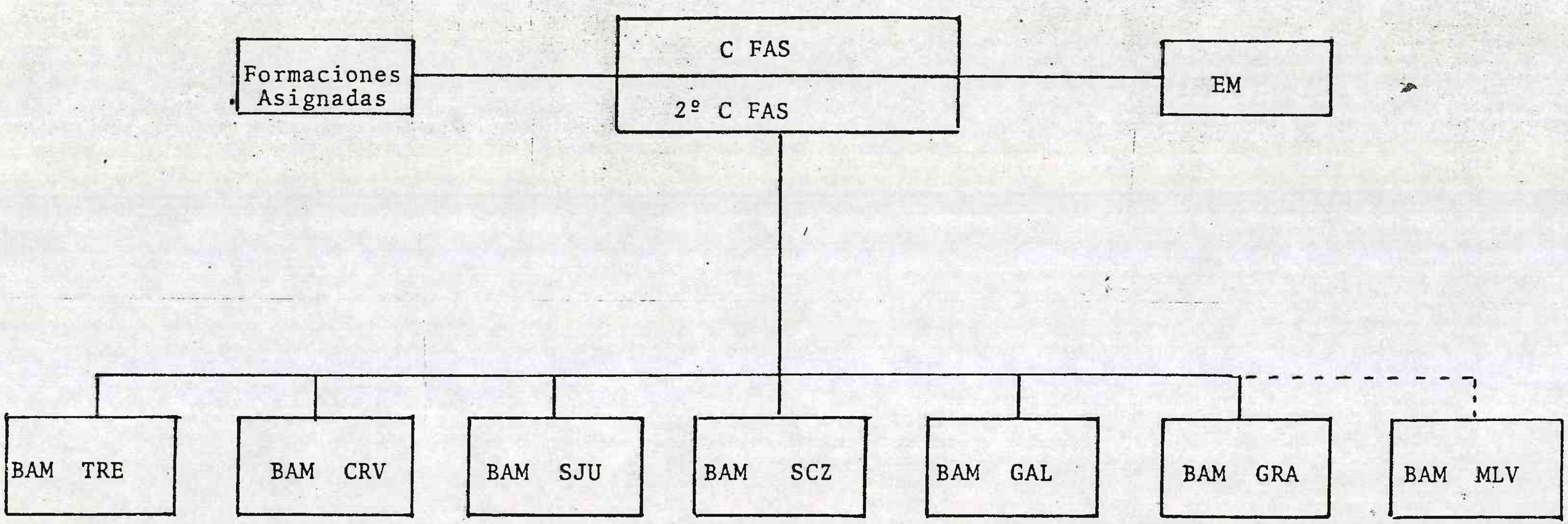
ALFA - Organización de la FAS.

BRAVO - Organización del EM de la FAS.

CHARLIE - Organización del Cdo de la FAS.

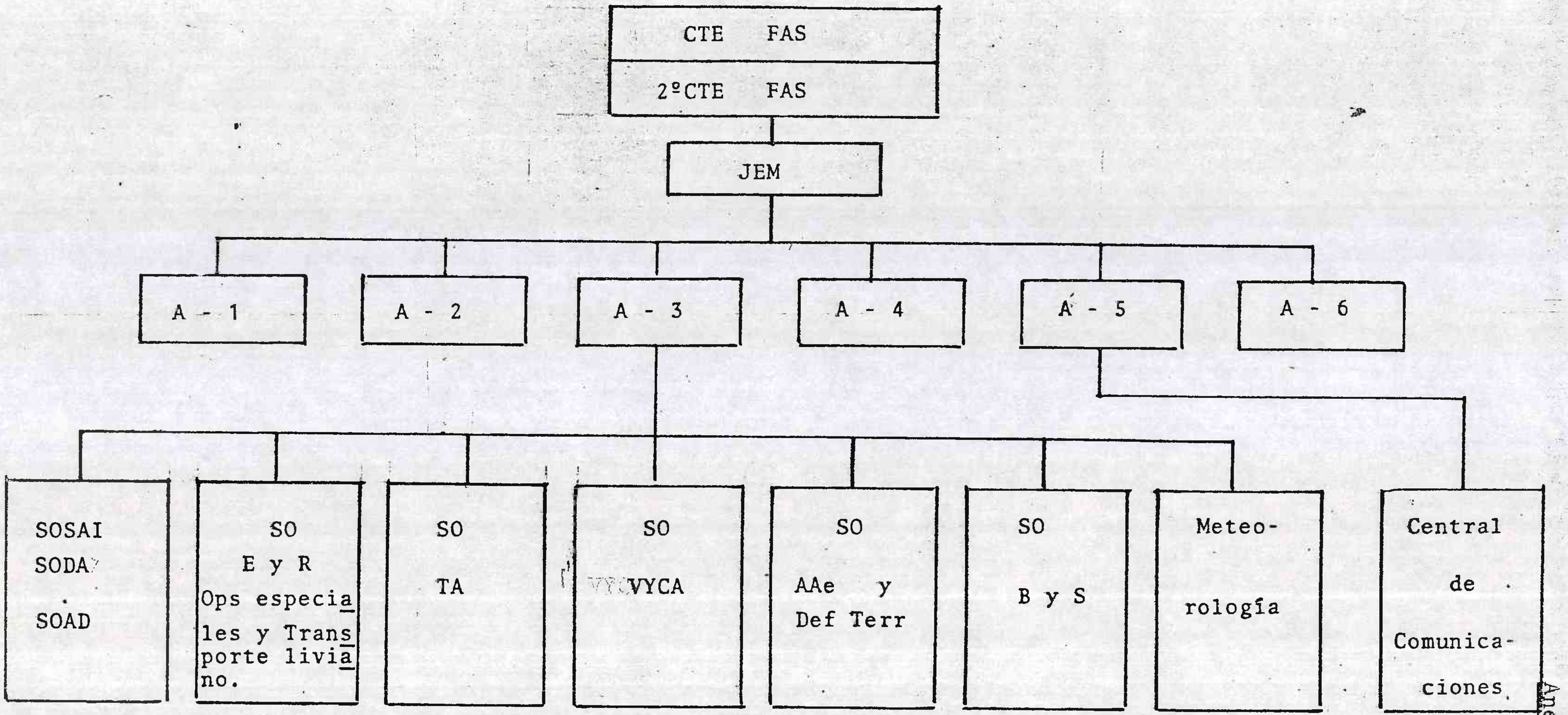
DELTA - Puesto de Comando

ORGANIZACION DE LA FAS


Formaciones Asignadas
C FAS
2º C FAS
EM
BAM TRE
BAM CRV
BAM SJU
BAM SCZ
BAM GAL
BAM GRA
BAM MLV

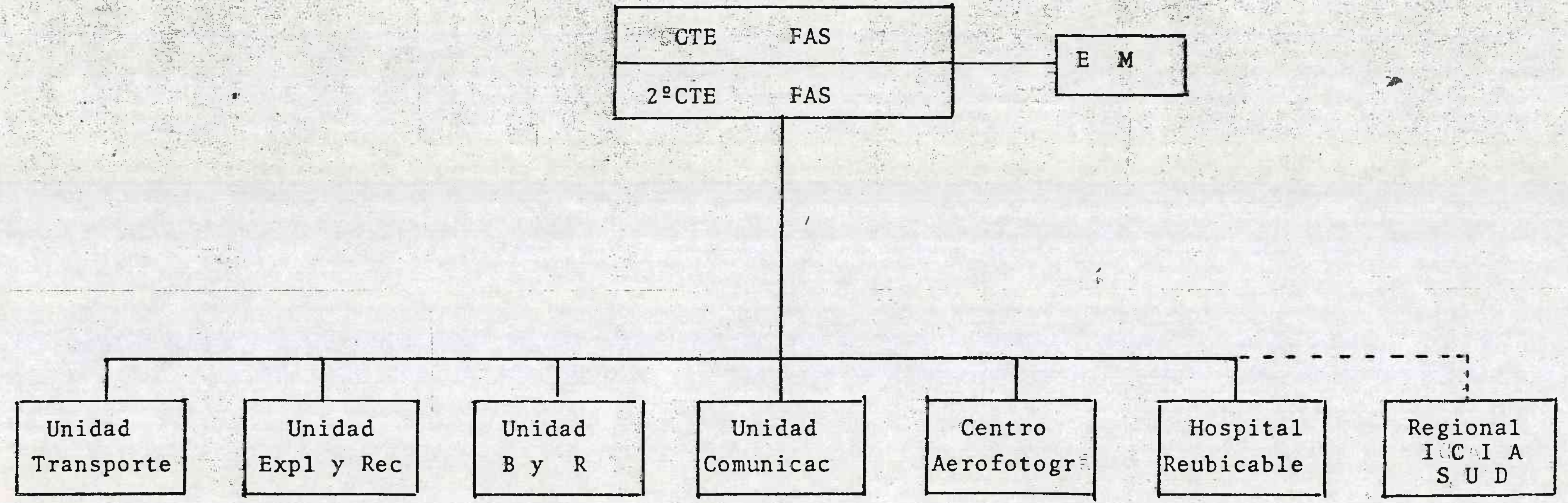
Anexo ALFA

ORGANIZACION DEL EM DE LA FAS


CTE FAS
2ºCTE FAS
JEM
A - 1
A - 2
A - 3
A - 4
A - 5
A - 6
SOSAI
SODA
SOAD
SO
E y R
Ops especiales y Transporte liviano.
SO
TA
SO
VYCVYCA
SO
AAe y
Def Terr
SO
B y S
Meteorología
Central
de
Comunicaciones

Anexo BRAVO

ORGANIZACION DEL CDO DE LA FAS


CTE FAS
2ºCTE FAS
E M
Unidad Transporte
Unidad Expl y Rec
Unidad B y R
Unidad Comunicac
Centro Aerofotogr
Hospital Reubicable
Regional ICIA SUD

Anexo CHARLIE

PUNTOS DE VISTA DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS PARA LA OPERACION SOBRE SAN CARLOS (encubrimiento: Operación BUZON)

1. Este documento provee informaciones sobre la situación actual en Islas MALVINAS e ideas para ser consideradas en el planeamiento de esta operación.

2. A juicio de este comando conjunto la operación tiene los siguientes condicionamientos:

   a. Debe ser planeada y conducida desde el continente.

   b. El Cdo Conj MALVINAS solo puede poner a disposición los elementos destacados en BAHIA ZORRO, PUERTO HOWARD y BAHIA ELEFANTE (Isla de BORBON).

3. Este Cdo se impone los siguientes supuestos:

   a. El enemigo volcará la masa de sus medios sobre PUERTO ARGENTINO, manteniendo bajo vigilancia naval a las otras guarniciones argentinas.

   b. El enemigo mantendría efectivos mínimos para la seguridad de su base de SAN CARLOS y su línea de comunicaciones e instalaciones logísticas del OESTE al ESTE (elementos logísticos y ± 1 BI).

   c. El día D-1 el enemigo tendrá la masa de sus efectivos concentrados al OESTE de la línea general MNTE CHALLENGER - Mte LONG ISLAND y embarcados en buques de transporte de su flota.

4. SITUACION DE FUERZAS ENEMIGAS

   La situación de inteligencia sobre el enemigo:

   a. Dificultad para obtener información suficiente en el marco táctico y estratégico debido a:

      1) No contar con medios de exploración aérea o no poder emplearlos ante evidente superioridad aérea enemiga.

      2) Exploración reducida al marco estrictamente táctico por su limitada movilidad. Sirve más a la seguridad que a la exploración.

      3) Enemigo hace uso intenso de medios electrónicos de detección.

      4) El comando superior, dadas sus propias limitaciones, no provee la inteligencia necesaria y suficiente sobre el enemigo, salvo lo que surge de su exploración radioeléctrica.

   b. El enemigo cuenta con mayor movilidad táctica y estratégica, lo que le permite:

      1) Accionar con fuegos aéreos y navales sin posibilidad de réplica

por propia tropa.

2) Efectuar movimientos de importantes efectivos sin estar atado al terreno y a las condiciones meteorológicas, especialmente visibilidad.

3) Restringir los propios movimientos aéreos y navales.

4) Ejecutar operaciones de engaño, encubriendo sus operaciones principales.

c. Mayor capacidad de apoyo de fuego

1) Terrestre: por sus alcances y capacidad de nover sus materiales por helitransporte. Y tan o más importante aún: por disponer de munición sin limitaciones.

2) Aéreo: al no ser hostigado por propio poder aéreo, ha comenzado a accionar sobre propias posiciones con ataques a tierra.

3) Navales: superioridad total, si bien sus efectos son más de neutralización que de destrucción.

d. En el curso de las operaciones desarrolladas se ha podido observar que el enemigo:

1) Efectúa un apoyo de fuego muy intenso, buscando saturar el objetivo antes de empeñar su infantería. Podría ser ésta la táctica a emplear para el ataque a PUERTO ARGENTINO.

2) Hace un empleo restrictivo de su infantería, relevándola antes de su desgaste.

3) Hace un amplio empleo de aeromovilidad.

4) En las acciones de enfrentamiento de patrullas no han demostrado tenacidad en la lucha.

5. SITUACION DE PROPIAS FUERZAS

La situación actual sx caracteriza por:

a. No existen posibilidades de apoyo aéreo y/o naval con medios actualmente destacados en MALVINAS.

b. La aeromovilidad propia se encuentra disminuída en sus medios y con serias limitaciones de empleo por la acción enemiga. Se reduce a movimientos bajo la protección de las armas antiaéreas en posición en PUERTO ARGENTINO.

c. Las posiciones de ZORRO, HOWARD y ELEFANTE se encuentran aisladas y sin posibilidades de apoyo mutuo. Sólo mantienen comunicación radial con sus comandos en PUERTO ARGENTINO. Aperiódicamente son bombardeadas con fuego naval y están bajo vigilancia de buques enemigos. Existiría un sistema electrónico de control y detección sobre el ESTRECHO DE SAN CARLOS.

c. Situación de PUERTO ARGENTINO

d. Situación de PUERTO ARGENTINO

1) Efectivos

Ejército	7.600
Armada	2.000
Fuerza Aérea	600
	10.200

2) Dispositivo

Se enviará calco.

3) Apoyo de fuego

38 Obuses Cal 105 mm OTO MELARA - 10 Km
2 Obuses Cal 155 mm SOFMA - 20 Km

4) Reservas

a) Estratégica Operacional: no se dispone, salvo RI 8 (+) en ZORRO y RI 5 (HOWARD). Pero exclusivamente si se dispusiera de medios de transporte para su traslado, en condiciones aceptables.

b) Táctica (del Cte Agr PUERTO ARGENTINO): 2 subunidades reforzadas.

5) Situación de personal

a) Casi el 80 % de los efectivos permanece en posiciones desde hace 45/60 días, sin relevo. Con escasa posibilidad de ejercicios musculares, algunos con muy limitada capacidad de baño y casi nula en canje de ropa.

b) La alimentación se ha visto limitada por los niveles logísticos o por la acción de los fuegos enemigos.

c) Las condiciones meteorológicas influyen negativamente sobre el personal por la excesiva humedad, temperaturas cada vez más bajas, posiciones inundadas permanentemente.

d) Pese a lo expresado, el estado físico todavía es bueno y el estado anímico excelente, merced a la intensa acción de mando.

6) Situación Logística

a) Niveles logísticos

(1) Clase I - En depósito

Raciones "C"	- 13.000
Raciones "CF"	- 7.500

(2) Clase I - Con las Unidades

Hasta el 20 Jun 82

Por la situación táctica, algunas unidades deben consumir raciones Clase "C"

El nivel logístico, en resumen, alcanza hasta el 23 Jun

(2) Clase II (Int)

Existen problemas de calzado, blusones, gabanes, ponchos plásticos y bolsas cama, que no pueden ser canejadas por falta de existencias de repuesto.

La provisión de ropa interior fue muy limitada y no cubre las necesidades de canje y reabastecimiento.

(3) Clase III y III(A)

Nafta común: sin existencias.

Nafta Super: 18.000 litros

JP-1: 46.000 litros

Gasoil: sin problemas

Cl I – según radiograma
629/82 del 29 May 82.
desde entonces se ha consumido munición Cal. 105 y 35 mm.
Problemas existentes munición Calibre 155 mm – Existencia: 130 completos – ~~Necesidad~~ sobre una cuota diaria de 140 tiros/ por día x cañón.

Cl IV – Necesidad provisión pilas para visores nocturnos
Existencia visores: 170.
Requerimiento pilas alcalinas: 10.000

– Medicamentos sin problemas

Salud del personal
– Las bajas o evacuaciones en su mayoría son debidas a pie de trinchera, principio de congelamiento, accidente por disparos
– Las bajas por fuego enemigo naval y aéreo han sido ínfimas en relación al fuego enemigo, aunque han aumentado [illegible]

por acción del fuego de
Artillería y morteros sobre
las posiciones del Oeste y
Norte (R.I 4 y R.I 7) y sobre
propias patrullas

Total evacuados al día de la fecha:
181

Situación de Cl I en otras guarniciones

- Howard - Secos hasta el 10/12 por
- Zorro - Sin problemas en tanto permanezca en La Bahía el Buque Buen Suceso

Objetivos fundamentales de la Operación.

Esta operación sirve a la principal consistente en la defensa de la Posición Pto Argentino.

Como objetivo mínimo debe buscar, la neutralización o destrucción de la Base San Carlos del enemigo, con la intención de obligarlo a dividir su atención en dos frentes, restar efectivos para el control de sus líneas de comunicaciones y perder tiempo para reorientar su sistema logístico.

- Como objetivo máximo debe buscar, la destrucción de la Base San Carlos y avanzar y amenazar la retaguardia del enemigo, obligándolo a combatir en dos frentes con serios problemas logísticos.

- Estos objetivos requieren de los medios a disposición por lo menos los siguientes resultados:

1) **Fuerza Aérea:**
   - a) Obtener información aerofotográfica de la Base San Carlos.
   - b) Bombardeo sobre los objetivos más importantes de la Base y las tropas del dispositivo de seguridad
   - c) Obligar el repliegue de los buques del enemigo al E de la línea del Estrecho San Carlos.

2) ~~[illegible]~~ ARA

a) Asegurar la navegación en el Estrecho San Carlos para el transbordo del RI 8(+) y de ser posible del RI 5(+)

b) ~~[illegible]~~ Cañonear la zona de San Carlos sur y Norte y Darwin si se corroboran la existencia de blancos rentables-

c) Emplear sus ~~[illegible]~~ buzos tácticos y comandos, junto con los que las FFTT posean en Comodoro Rivadavia y/o Puerto Howard, a fin de realizar una operación sobre San Carlos (N) y asegurar posteriormente una zona de lanzamiento para una B.T. aerotransportada-

3) Ejército Argentino:

a) Empleo de los elementos comandos de Comodoro Rivadavia y eventualmente de Pto Argentino y ~~[illegible]~~ Pto Howard conjuntamente ~~[illegible]~~ con los de ARA.

b) Proveer la Fuerza de Tareas Aerotransportada, especialmente si se pretende alcanzar el objetivo de máxima.

12 i)

Medios disponibles en Isla Gran Malvina:
Bahía Zorro

1) RI 8 = ~~[illegible]~~

Ca Ing 9.

Ele Com, San, Log.

2) Puerto Howard

Ri 5

20 hombres Ca Cdos 601

Ele Com, San y Log.

3) ~~Isla Borbón~~ Isla Borbón

~~[illegible]~~ Efectivos de alrededor 1 Ca IH

4) Elementos que podrían desplazarse desde Puerto Argentino ~~[illegible]~~ a Bahía Zorro =

2 Helicópteros Chinook (FAA)

(6) 2 Helicópteros UH1H

2 Helicópteros A-109

50 hombres Comandos de las Ca Cdos 601 y 602 con materiales incluido de Defensa Aérea.

Medios navales mínimos a comprometer por el continente

(según proposiciones del Cte Naval - incluye organización de los equipos y tareas a cumplir)

egimiento Naval - (Proposiciones del Cte CompMar)

~~Organización de los Equipos y tareas [illegible]~~

~~GRUTAR XX1 (2 DD clase SUMNER GEARING~~

1)- GRUTAR XX 4 (Dos SU clase SALTA)

a) A partir del crepúsculo vespertino del día de la operación desembarcará AGRUBUTAC hacia San Carlos (N) -

b) A partir que AGRUBUTAC inicie sus ataques atacará con torpedos toda unidad del enemigo previamente detectada-

c) Cumplido 1) y 2) asumirá áreas de patrulla submarina en los accesos NE y SW del Estrecho San Carlos, destruyendo a toda unidad del enemigo que intente penetrar o salir del estrecho-

2)- GRUTAR XX 5 - (AGRUBUTAC)

atacará y destruirá las unidades del enemigo surtas en el Puerto SAN CARLOS

3)- GRUTAR XX1 = (2 DD Tipo SUMNER GEARING y 1 CB clase GRANVILLE)

Atacará y destruirá las unidades surtas del enemigo en el Estrecho San Carlos, penetrando por el acceso S sin sobrepasar Bahía Ruiz PUENTE -

) Efectuará bombardeo Naval sobre Darwin -

3) Protegerá y apoyará el traslado del RI 8 y la Ca Ing 9 en el ARA Buen Suceso a Puerto HUEVO -

4) Se replegará a máxima velocidad para estar a no menos de 80 MN del meridiano 61W al amanecer del Día ~~[illegible]~~ siguiente a la operación -

5) Destacará una Corbeta Misilística para que la misma arribe a Pto Argentino antes del amanecer del día siguiente al de la operación -

) - GRUTAR XX 2 = (idem XX 1)

a) Atacará y destruirá las unidades del enemigo surtas en el Estrecho San Carlos penetrando por el acceso NE sin sobrepasar los islotes NOROESTE.

b) Efectuará bombardeo naval del Establecimiento y puerto de San Carlos (San Carlos Norte y Sur).

c) Protegerá y apoyará el traslado del RI 8 y Ca Ing 9 en el ARA Buen Suceso a Puerto HUEVO -

d) idem C. 4).

) UNIDAD XX Y.W (Transporte ARA "Bahía Buen Suceso")

Embarcará en [illegible] a los efectivos del RI 8 y Ca Ing 9 los trasladará y desembarcará en Puerto HUESO.

~~UNIDAD XX-A2 (FRAGATA~~

) GRUTAR XX3 (2 LR clase Intrépida)

Se destacará oportunamente a máxima velocidad para arribar a Pto Argentino antes del amanecer del día siguiente a la operación, aprovechando la confusión del enemigo por el ataque de las unidades de superficie.

Según el conocimiento proporcionado por el Componente Naval, los medios de la AP.D serían los siguientes en la proposición de OO "Rosario": (explicación a cargo de un representante del componente naval)

Oportunidad de ejecución:

En base al supuesto 3c, y considerando que el Día D+1 habría efectuado el primer relevo de sus elementos de combate que iniciara el ataque, el enemigo estaría aproximando otras reservas organizando las que tuvieran empeñados con un máximo empleo de sus medios aeromóviles.

Por lo tanto se concluye que la noche del Día D+1/2 sería la propicia para iniciar esta operación.

n - Maniobra (Secuencia)

1) La maniobra consistiría en un contraataque a ejecutar en la oportunidad que la masa de fuerzas enemigas enfrente la Posición Pto Argentino, aferradas por la acción de combate.

2) El contraataque se concretaría mediante las siguientes acciones:

a) Reconocimiento aerofotográfico.

b). Bombardeo aéreo sobre San Carlos S y Norte y aéreo sobre los buques que controlan el Estrecho de San Carlos.

c) Acción naval submarina para controlar el Estrecho de SC.

d). Transporte y desembarco de tropas comandos sobre San Carlos Norte.

e). Bombardeo naval sobre la zona de San Carlos N y Sur, y Darwin si ofrece blancos rentables.

f) Traslado del Ri 8 (+)

g) Ataques de comandos sobre S.C. Norte.

h) Eventual cruce de parte o todo el Ri 5 a la Isla Soledad.

i) Lanzamiento de una FT Aerot ~~[illegible]~~

j) Destrucción de la Base San Carlos

k) Aproximación del Ri 8, ataque y ocupación de Darwin, avance hacia San Carlos (S)

l) Continuar operaciones al este, según la situación que se presente

75 G

poyo de fuego:

Los expresados en b 2)

) Las armas de dotación normal de la Infantería

) Además la FT Secret deberá contar con por lo menos seis misiles portátiles de DA con varios misiles por lanzador.

Deberán utilizarse las 3 secciones morteros pesados existentes en la Br I Secret IV actualmente

Deberá aumentarse el potencial de fuego de los grupos de tiradores con 1 MAG cada uno, un lanzacohete 88,9 mm.-

Deberán proveerse por grupo un visor de luz residual

D. Otros apoyos a requerir:

1) Preservación del secreto=

Es importante que esta operación se mantenga en el más completo secreto, evitando los comentarios no solo del personal interviniente en el planeamiento sino también de aquellos, que sin estar enterados, puedan por sus declaraciones alertar al enemigo sobre la operación (Ver declaraciones del Cnl. B. Menéndez)

2) Helitransporte:

Deberá tratarse de incrementarse desde el continente el helitransporte sobre Bahía Zorro.

3) Logística

Por las características de la situación, el general

CONCEPTOS BASICOS

1. La operación principal es la defensa de PUERTO ARGENTINO. Por consiguiente, la ejecución de cualquier otra operación no debe comprometer el éxito de la defensa de esta posición.

2. La operación a realizar en SAN CARLOS y eventualmente DARWIN es una operación destinada a posibilitar el éxito de la acción principal de la campana en PUERTO ARGENTINO.

3. La Fuerza Aérea Argentina ha sufrido un desgaste en sus medios aéreos de combate y transporte que limita sus capacidades remanentes al apoyo de una sola operación aeroterrestre a la vez. Y con la marginalidad resultante de conservar un solo KC-130.

4. Para que la operación ejerza una influencia significativa sobre las propias operaciones y las del enemigo, deberá ser ejecutada ~~idealmente ANTES de la iniciación del ataque inglés a PUERTO ARGENTINO y~~, como ~~mínimo~~, en el menor tiempo posible una vez iniciado ~~éste~~ el ataque a PUERTO ARGENTINO, según sea la variante seleccionada.

5. El tiempo disponible para el planeamiento y preparación de esta operación es reducido y deberá ser aprovechado al máximo.

La operación sobre SAN CARLOS/DARWIN requiere contar con inteligencia aerofotográfica adecuada sobre dicha zona, a los efectos del planeamiento, preparación y ejecución de la misma. Dicha inteligencia aparentemente aún no existe.

7. La operación ~~sea completa~~ según ~~explotación~~ su magnitud será explotada por acción en PA para establecer posic. y quedar en las mejores condic p/continuar campaña, de ser necesario.

PLAN "A"

1. MISION

Elementos navales y aéreos destruirán y/o neutralizarán objetivos tácticos y logísticos vitales del enemigo, ubicados en tierra en ESTABLECIMIENTO y PUERTO SAN CARLOS y unidades surtas en BAHIA y ESTRECHO DE SAN CARLOS, (antes del ataque inglés a PUERTO ARGENTINO, para demorar la operación ofensiva enemiga, a fin de dar mayor tiempo a los aprestos defensivos propios y a nuestro accionar político.

2. MEDIOS
- 1 Corbeta misilística
- 2 submarinos Clase SALTA
- ~~2 lanchas rápidas Clase INDOMITA~~
- AGRUBUTAC
- AGRUCOAN
- Apoyo aéreo táctico/FAS - Aviación Naval

3. CONCEPTO DE LA OPERACION

a. La operación consistirá en una incursión de corta duración y gran intensidad, destinada a causar los mayores daños factibles a las instalaciones y medios del enemigo en tierra en la zona ~~en la zona~~ de ESTABLECIMIENTO y PUERTO SAN CARLOS (y unidades navales de ataque y logísticas)

b. Secuencia que debería seguir dicha operación:

1) Reconocimiento aerofotográfico de la zona de SAN CARLOS.

2) Bombardeo diurno en la tarde previa a la operación.

3) Bombardeo nocturno que preceda 10/15 minutos a la operación.

4) Incursión

5) Retirada

4. CONSIDERACIONES

a. El plan es factible de ser realisado con los medios actualmente disponibles.

b. Requiere un planeamiento breve y es de rápida ejecución.

c. Se puede obtener similares resultados con ataques aéreos de adecuada intensidad, sostenidos a lo largo de un lapso del orden de 3 a 4 días.

d. Ofrece la ventaja de no depender de condiciones meteorológicas favorables. Por el contrario, condiciones meteorológicas marginales

podrían serle favorables.

e. Puede provocar una demora en las operaciones ofensivas inglesas sobre PUERTO ARGENTINO, no inferior a 48/72 horas.

f. De resultar exitosa, tendría consecuencias político-sicológicas internas y externas, muy favorables.

PLAN "V"

1. MISION

Elementos combinados dependientes de CEOPECON atacarán la zona de PUERTO y ESTABLECIMIENTO SAN CARLOS, a más tardar el 17 Jun 82 con las primeras luces, para destruir la base de apoyo logístico principal del enemigo, reducir significativamente su capacidad aérea remanente y establecer y defender una cabeza aérea en la zona mencionada, a fin de desarticular el ataque inglés a PUERTO ARGENTINO y crear condiciones favorables para futuras negociaciones.

Continuar la campaña ?

2. MEDIOS

a. Componente Aéreo

1) Medios aéreos de ataque y transporte de la Fuerza Aérea Argentina, excluídos los necesarios para continuar apoyando eficazmente la defensa de PUERTO ARGENTINO.

2) Medios aéreos de ataque y transporte de la Fuerza Aérea Peruana y Fuerza Aérea Venezolana.

3) Aviones cisterna de la Fuerza Aérea Brasilena. ?

b. Componente Naval

Ver Plan "A"

c. Componente Terrestre

1) 2 FF Tarea Aerotransportadas Argentinas

No

2) 1 EC Aerot Peruano

3) 1 EC Aerot Venezolano

3. CONCEPTO DE LA OPERACION

a. La operación consistirá en una maniobra combinada, aérea, naval y terrestre, destinada a destruir la base de apoyo logístico principal del enemigo, reducir significativamente su capacidad aérea remanente con base en tierra y establecer y defender una cabeza aérea en la zona de ESTABLECIMIENTO y PUERTO SAN CARLOS. Coordinadamente con acciones ofensivas con objetivo limitado desde PUERTO ARGENTINO. Para lo cual se ejecutarán en forma coordinada: acciones aéreas, una operación anfibia subsidiaria, un asalto aerotransportado principal y ataques con objetivo limitado.

b. Fases en que se desarrollará la operación:

1) Fase 1

a) Reconocimiento aerofotográfico

b) Bombardeos diurnos y nocturnos preparatorios

2) Fase 2

a) Operación anfibia subsidiaria, con la finalidad de:

(1) Destruir instalaciones logísticas enemigas no requeridas para las operaciones futuras desde la cabeza aérea.

(2) Destruir la infraestructura y aeronaves enemigas existentes en la zona, no requeridas para las operaciones futuras desde la cabeza aérea.

(3) Destruir las posiciones de DA para facilitar el asalto aerotransportado.

b) Asalto aerotransportado, simultáneo o ligeramente escalonado en tiempo con la operación anfibia.
ZL: ESTABLECIMIENTO SAN CARLOS.

3) Fase 3

Conquista y consolidación de la cabeza aérea. Incluye el completamiento de las tareas de destrucción de instalaciones logísticas, infraestructura y aeronaves enemigas no requeridas para las operaciones futuras desde la cabeza aérea.

4) Fase 4

a) Defensa de la cabeza aérea. Incluye: aeroabastecimiento de la cabeza aérea para completar una autonomía logística mínima de 15 días de efectos Clase I, III y V.

b) Ataques con objetivo limitado desde PUERTO ARGENTINO para recuperar alturas dominantes en los accesos a la PENINSULA DE FRESINET y aferrar tropas enemigas.

c) Eventual ataque a DARWIN con el RI 8 (+), previo transporte por modo marítimo con el ARA BAHIA BUEN SUCESO.

4. CONSIDERACIONES

a. Desde el punto de vista Estratégico General

1) La aplicación de este plan, por la participación abierta y masiva de personal y medios de las FF AA de otros países sudamericanos, modifica SUSTANCIALMENTE el actual cuadro de situación del conflicto.

2) Coloca a EE UU, GRAN BRETANA, la NATO y la COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA en una situación sumamente complicada.

3) Por la regionalización del conflicto, obliga a la ONU a acele -

rar drásticamente las negociaciones.

4) Compensa significativamente el apoyo que recibe pública y abiertamente GRAN BRETAÑA desde EE UU, NATO, CEE y COMMONWEALTH, en tanto y cuanto plantea de hecho un conflicto inaceptable para EE UU en especial.

5) Crea mayores vínculos políticos en SUDAMERICA.

6) Constituirá un notable acicate en la moral de nuestro frente político interno.

7) Por el contrario, influirá negativamente en la moral del marco político interno del enemigo, incrementando en forma significativa las dificultades y desgastes ya sufridos por la THATCHER.

b. Desde el punto de vista Estratégico Militar y Estratégico Operacional

1) Implica explotar adecuadamente los resultados obtenidos por ARGENTINA, en el marco del TIAR.

2) Altera el actual balance de poder militar de los dos beligerantes.

3) Permite incrementar sustancialmente nuestro Poder Aéreo.

4) Crea condiciones adecuadas para lograr una victoria militar o al menos, la amenaza de una victoria militar propia que obligue al enemigo y sus aliados, a negociar seriamente.

5) Será un notable acicate en la moral de nuestros combatientes.

6) Influirá negativamente en la moral de los combatientes enemigos, especialmente en la de sus mandos.

7) Esta operación no puede llevarse a cabo sin el apoyo de los medios aéreos de combate y transporte de PERU y VENEZUELA, dado el actual poder aéreo remanente de la Fuerza Aérea Argentina.

c. Desde el punto de vista Táctico

1) La ejecución de una operación anfibia subsidiaria y bombardeos aéreos preparatorios, crearán las condiciones requeridas para ejecutar exitosamente la operación aerotransportada principal.

2) Impone el lanzamiento en masa, en el primer movimiento de las aeronaves de transporte, de no menos de una FT Aerot.

3) Cada elemento aerotransportado de magnitud FT o similar, deberá contar con no menos de 6 lanzadores de misiles DA portátiles con 10 misiles por lanzador.

4) Deberán utilizarse las 3 Sec(s) Mor Pes existentes en la actualidad en la Br I Aerot IV.

5) Deberán utilizarse las 3 Sec(s) Atan existentes en la actualidad en la Br I Aerot IV, equipadas con misiles antitanque hiloguiados tipo "COBRA" o "MAMBA".

6) Deberá utilizarse la Ca Ing Aerot 4 en su totalidad.

7) Cada Gpo Tir Aerot deberá incluir una ametralladora MAG y un lanzacohetes Cal 88,9 mm, como parte del armamento de sus 10 hombres orgánicos. Con la finalidad de incrementar el poder de combate y potencia de fuego disponibles en las fuerzas que deberán conquistar y defender la cabeza aérea.

8) Cada Sec Tir Aerot o elemento equivalente, deberá ser provista de no menos de 2 visores pasivos de luz residual.

9) Las ZZ LL deberán estar sobre el objetivo o lo más próximas que sea posible, dadas las dificultades que existen para los desplazamientos a campo traviesa y la reducida movilidad de la Br I Aerot IV una vez en tierra.

d. Otros aspectos de suma trascendencia

1) De no adoptarse este plan, la presencia de medios aéreos combinados proporciona una capacidad de apoyo aéreo sustancialmente más potente, para apoyar el Plan "A" y simultáneamente la defensa de PUERTO ARGENTINO.

2) AUN DE NO EJECUTARSE ESTA OPERACION, LA PRESENCIA DE LOS MEDIOS MILITARES COMBINADOS, INCREMENTA SUSTANCIALMENTE LA PROPIA CAPACIDAD PARA APOYAR LA DEFENSA DE PUERTO ARGENTINO, ASEGURANDO UN APOYO AEREO QUE LOS MEDIOS REMANENTES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA NO GARANTIZAN ACTUALMENTE.

CC

CODASUR K

DE RAPUER PNR 3301
O- 142000
BT

////

DE RAPUER PNR 3301
O- 142000 JUN-82
SITREP PERIODO 132000 - 142000
1. SITUACION
SEGUN PARTE DE INTELIGENCIA GFH
2. INFORME DE OPERACIONES
A. AEREAS CMM F.T. 80
1) AERONAVES EN SERVICIO
-A4Q DOS
-SUE TRES
S2E UNO
EMB 111 UNO
2) OPERACIONES EJECUTADAS DIA 14 CLN
G.T. 80.2
A) UN VUELO EXPLORACION SECTOR SUR ((MLV)) CON AVION EMB 111
B. NAVALES
1) G.T. 79.1
(PORTAVIONES 25 DE MAYO) ((PBE))
2) G.T. 79.2
A) (TRINIDAD) PATRULLADO ANTISUBMARINO CMM DETECCION AEREA TEMPRANA Y TAREAS OGECOPERVALES ZONA ((SANTA ELENA)) ((OBA))
B) (HERCULES) ((PBE))
C) (PY) ((DRY)) REPARACIONES TURBO GENERADOR
D) (CAMPO DURAN) BAJO CONTROL OPERATIVO C.G.T. 79.2
3) G.T. 79.3
A) (PIEDRABUENA) CMM (BOUCHARD) ((USU)) REPARACIONES
4) G.T. 79.4
A) (DRUMOND) CMM (GUERRICO) PATRULLADO ANTISUBMARINO CMM DETECCION AEREA TEMPRANA Y TAREAS OGECOPERVALES ((FRN))
B) (GRANVILLE) ((PBE)) MANTENIMIENTO
C) (PUERTO ROSALES) BAJO CONTROL OPERATIVO C.G.T. 79.4
5) OTRAS UNIDADES CLN
A)UNIDADES AREA NAVAL AUSTRAL
EN ((USU)) EXCEPTO LANCHAS PATRULLERAS EN ((BEAGLE))
B) SAN ANTONIO ((ADO))
C) SEGUI ((PBE))
D) (DPMECG GARCIA DETECCION AEREA TEMPRANA CMM ALTURA PAR 8 CANAL ACCESO ((BCA))
E) (IRIGOYEN) ((ADO)) CMM TAREAS BUSQUEDA Y RESCATE F.T. 50
F) (SOMELLERA) CONTROL OPERATIVO COESCUAPO PD ETD ((ADO)) 131700 CMM ETA ((PBE)) 171900
G) (RIO NEGRO) CONTROL ACCESO ((BCA))
H) (MEDANOS) ((DRY)) REPARACIONES
I) PETROLERO (PUERTO ROSALES) NAVEGANDO EN PROXIMIDADES ((FRN))
J) PETROLERO (CAMPO DURAN) FONDEADO ((NEZ))
K) BUQUE HOSPITAL (BAHIA PARAISO) ZRP ((SCZ)) 141700 PD EMBARCARA MATERIAL MAQUINAS EN HELO PARTIR 141730 LGO ((PUERTO ARGENTINO))
L) BUQUE HOSPITAL (IRIZAR) ((PUERTO ARGENTINO))
M) BUQUE HOSPITAL (PUERTO DESEADO) ASUMIDO CONTROL OPERATIVO PD ZRP ((BUE)) 140750 CMM ETA ((PBE))TARDE DIA 15
N) PESQUEROS (MARGOT) Y (MARIA ALEJANDRA) ((EST)) PERMANECERAN ((SAN JUAN DE SALVAMENTO)) PD INICIACION TRASLADO ((MLV)) SERA ORDENADO OPORTUNAMENTE POR C.G.T. 79
O) (CABO DE HORNOS) ((DRY))
P) (CANAL DE BEAGLE) ((BUE))
Q) (SAN BLAS) ((USU))
R) ARENAFLU CUMPLIENDO PLAN LEON 1 CONTROL EFECTIVO RIO DE LA PLATA
1)) BUQUES EN PSN CLN (KING) CMM (MURATURE) CMM (PILOTO ALSINA) Y (GC PNA 22)
2)) PATRULLADO CLN (GC PNA 71) Y (CORMORAN)
3)) EN PUERTO ((BUE)) (LIBERTAD) CMM (GC PNA 65) CMM (GC PNA 70) Y (GC PNA 21) PD (PEHUENCHE) ((RIO SANTIAGO))
4)) (COMODORO RIVADAVIA) FUNCIONES BUQUE CONTROL ((MDP))
5)) BUQUES ARRIBADOS 4 CMM INSPECCIONADOS 4
R) CONTROL EFECTIVO DE PUERTO LITORAL ATLANTICO Y PLATAFORMAS PETROLIFERAS A CARGO ARMADA CON APOYO PREFECTURA NAVAL
C. TERRESTRES
1) ARENAUSTRAL CMM PATRULLADO AEREO Y TERRESTRE ZONA ((GRA)) Y LIMITE INTERNACIONAL IGTF
2) PATRULLADO CON LANCHAS PATRULLERAS ZONA CANAL BEAGLE

E) (IRIGOYEN) ((ADO)) CMM TAREAS BUSQUEDA Y RESCATE F.T. 50

F) (SOMELLERA) CONTROL OPERATIVO COESCUAPO PD ETD ((ADO)) 131700 CMM ETA ((PBE)) 171900

G) (RIO NEGRO) CONTROL ACCESO ((BCA))

H) (MEDANOS) ((DRY)) REPARACIONES

I) PETROLERO (PUERTO ROSALES) NAVEGANDO EN PROXIMIDADES ((FRN))

J) PETROLERO (CAMPO DURAN) FONDEADO ((NEZ))

K) BUQUE HOSPITAL (BAHIA PARAISO) ZRP ((SCZ)) 141700 PD EMBARCARA MATERIAL MAQUINAS EN HELO PARTIR 141730 LGO ((PUERTO ARGENTINO))

L) BUQUE HOSPITAL (IRIZAR) ((PUERTO ARGENTINO))

M) BUQUE HOSPITAL (PUERTO DESEADO) ASUMIDO CONTROL OPERATIVO PD ZRP ((BUE)) 140750 CMM ETA ((PBE))TARDE DIA 15

N) PESQUEROS (MARGOT) Y (MARIA ALEJANDRA) ((EST)) PERMANECERAN ((SAN JUAN DE SALVAMENTO)) PD INICIACION TRASLADO ((MLV)) SERA ORDENADO OPORTUNAMENTE POR C.G.T. 79

O) (CABO DE HORNOS) ((DRY))

P) (CANAL DE BEAGLE) ((BUE))

Q) (SAN BLAS) ((USU))

R) ARENAFLU CUMPLIENDO PLAN LEON 1 CONTROL EFECTIVO RIO DE LA PLATA

1)) BUQUES EN PSN CLN (KING) CMM (MURATURE) CMM (PILOTO ALSINA) Y (GC PNA 22)

2)) PATRULLADO CLN (GC PNA 71) Y (CORMORAN)

3)) EN PUERTO ((BUE)) (LIBERTAD) CMM (GC PNA 65) CMM (GC PNA 70) Y (GC PNA 21) PD (PEHUENCHE) ((RIO SANTIAGO))

4)) (COMODORO RIVADAVIA) FUNCIONES BUQUE CONTROL ((MDP))

5)) BUQUES ARRIBADOS 4 CMM INSPECCIONADOS 4

R) CONTROL EFECTIVO DE PUERTO LITORAL ATLANTICO Y PLATAFORMAS PETROLIFERAS A CARGO ARMADA CON APOYO PREFECTURA NAVAL TERRESTRES

1) ARENAUSTRAL CMM PATRULLADO AEREO Y TERRESTRE ZONA ((GRA)) Y LIMITE INTERNACIONAL IGTF

2) PATRULLADO CON LANCHAS PATRULLERAS ZONA CANAL BEAGLE

3) AREA ((MLV))

A) (BUEN SUCESO) ((FOX)) CMM (NONSUNEN) ((DARWIN)) CMM CARCARANIA) ((BAHIA LIBERTAD)) PD (PENELOPE) CMM (GC PNA 83) CMM (FOREST) Y (YEHUIN) ((PUERTO ARGENTINO)) XX FM COPERVALES TO COATLANSUR INFO JEMAYOAR

//////

5110TBT
PKPEQ VIQCV
//////

CONFIDENCIAL

A-3
442

DE RACEL SNP 4685
O 151328
FM COATLANSUR
TO COMIL
INFO CAE
BT
GR
SECRETO
RETRANSMITO O 141130 FM COGUAMILVINAS TO COATLANSUR CLN
BT
HE SIDO INFORMADO VIA CAS QUE 13 MAY 82 SE REUNIO COMIL CON PRESENCIA CAE Y COATLANSUR PD EN DICHA REUNION SE PROCEDIO A ANALISIS GENERAL SITUACION CMN CONCLUYENDO RATIFICANDO ANALISIS ANTERIORES Y EMPLEO REALIZADO MEDIOS HASTA EL MOMENTO PD PODER MILITAR QUEDA RESERVADO PARA OPORTUNIDAD EN QUE ENO SE ENCUENTRE AFERRADO POR DESEMBARCO PD APOYO NAVAL Y AEREO DE COMBATE SE RETIENE PARA EMPLEO EFECTIVO A DICHA OPORTUNIDAD PD COMANDOS EN EL CONTINENTE HARAN DESGASTE DE ENO EN CASO QUE ESTIME MUY RENTABLE EL OBJETIVO PD ES POSIBLE QUE SE DISPONGA EMPLEO REN DE ACUERDO A PLAN PREVISTO PD CON RESPECTO A LOGISTICA CLN EFECTIVIDAD BLOQUEO IMPIDE APROVISIONAMIENTO ACEPTABLE CMN SE REALIZARA APROVISIONAMIENTO MUNICION EN OPORTUNIDADES FAVORABLES PD.

SI ESTO ES EXACTO CONSIDERO NECESARIO REALIZAR ALGUNOS COMENTARIOS DESDE PUNTO DE VISTA ESTE COMANDO CLN

1) RATIFICO LO SENIALADO ANTERIORMENTE SOBRE CIERTA FALTA OPORTUNIDAD EN LAS ACCIONES POR TENDENCIA A APRECIAR Y REVALORIZAR EN EXCESO LA INFORMACION PROPORCIONADA DESDE LAS ISLAS CMN RIESGOS MUY CALCULADOS Y FINALMENTE UNA FALTA DE COORDINACION QUE RESTA EFECTIVIDAD A LOS ATAQUES PD ENTIENDO QUE EXPERIENCIA INDICA QUE TODA VEZ QUE SE OPERO EFICAZMENTE SOBRE ENO CMN ESTE LIMITO SU ACCIONAR INCLUSO POR PERIODOS BASTANTES PROLONGADOS PD ESTO TAMBIEN DEBE TENERSE EN CUENTA PARA DESARROLLAR ACCIONES DE APOYO LOGISTICO PD

2) LIMITAR NUESTRAS ACCIONES ESPERANDO GOLPEAR EN EL MOMENTO DESEMBARCO ES ENTREGAR INICIATIVA ENO CON DESFAVORABLES CONSECUENCIAS SOBRE ESTADO ANIMICO PROPIA TROPA PARA MOMENTO DECISIVO PD TAMBIEN ESE COMANDO APRECIA QUE ENO PUEDE DESEMBARCAR APROVECHANDO CAPACIDADES PARA OPERAR EN CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES CMN QUE EN CAMBIO RESTRINGIRIAN NUESTRA CAPACIDAD OPERAR SOBRE TODO CON MEDIOS AEREOS CMN LO QUE YA SE COMPROBO ENTRE 07 Y 10 MAY PD

3) ENTIENDO CONVENIENTE ACLARAR EN QUE CONSISTIRIA APOYO AEREO Y NAVAL DE COMBATE DISPONIBLE EN OPORTUNIDAD DESEMBARCO CON QUIEN CONDUCIRIA ETC.

4) CON RESPECTO BLANCOS MUY RENTABLES QUE PODRIAN SER ATACADOS PARA DESGASTAR ENO ANTES DESEMBARCO SE CONSIDERA CALIFICATIVO SUBJETIVO QUE CONVIENE ACLARAR PARA ORIENTAR NUESTRO TRABAJO Y REQUERIMIENTOS.

5) ESTE COMANDO SOLO CONOCE SOBRE EMPLEO REN LAS POSIBLES ZONAS LANZAMIENTO RECONOCIDAS POR SEGUNDO CIA [illegible] NO HUBO COORDINACION POSIBLES EMPLEOS CLN OCUPACION Y DEFENSA ZONAS CMN REFUERZO O CONTRAATAQUE PD ADEMAS EMPLEO [illegible] EXIGE PREVISIONES LOGISTICAS PORQUE AUTONOMIA ESTA LIMITADA A [illegible] HORAS.

6) SI BIEN APOYO MUNICION ES CONVENIENTE PARA MEJORAR NIVELES RECUERDO QUE CLASE [illegible] AUN CON EMPLEO [illegible] LOCALES Y AJUSTES [illegible]
YA REALIZADOS SOLO PODRA ALCANZAR HASTA [illegible] 07 MAY CMN Y EN CLASE TRES PERDIDA ESTADOS DETERMINA NIVELES [illegible] J-1 Y HASTA [illegible].

7) PARA AUMENTAR EN 10 DIAS MAS DE LO YA [illegible] RACION [illegible] CON [illegible] LIMITADO SE NECESITARIAN APROXIMADAMENTE 75 TN DE EFECTOS CLASE UNO CMN CUYA LISTA ENVIAREMOS EN OTRO [illegible]
BT
GR
[illegible] 15 10 00

[illegible]

NRO 5716
'R' 142050 JUN 82
FM BUEFACT
TO MULTIGE
GRS SC
BT.-
RETRANSMITO NOTA DIRIGIDA POR EL SEÑOR PIERRE CLOSTERMANN AL SEÑOR
EMBAJADOR ARGENTINO EN FRANCIA:
SEÑOR EMBAJADOR:
SON MUCHOS LOS FRANCESES, MAS DE LO QUE PUEDE
CREERSE, QUE ESTAN DE CORAZON AL LADO DE LA ARGENTINA EN LA PUEBA
QUE ATRAVIESA.
COMO QUIZAS USTED LO SEPA, SOY UN VIEJO AMIGO DE
SU PAIS. EN EL CONFRICTO QUE ENFRENTA LA ARGENTINA A INGLATERRA,
MIS COMPAÑEROS AVIADORES ARGENTINOS HAN GANADO TODA MI ADMIRACION.
RESPECTO A MUCHOS DE ELLOS, SIENTO QUE TENGO UNA RESPONSABILIDAD
MORAL PUES NUMEROSOS SON LOS QUE ELIGIERON ESTA CARRERA UN POCA A
CAUSA DE MI Y DE MI LIBRO ' EL GRAN CIRCO'...
LE AGRADECERIA MUCHISIMO, SEÑOR EMBAJADOR, SI PU-
DIERA TRANSMITIR AL COMANDANTE DE LA AIVACION ARGENTINA EL MENSAJE
ADJUNTO, DESTINADO A SUS PILOTOS. POR SUPUESTO QUE EL GOBIERNO AR-
GENTINO PODRA HACER USO DE EL COMO QUIERA, PUES SIEMPRE HE ASUMIDO
LA RESPONSABILIDAD DE LO QUE ESCRIBO.
LE RUEGO, SEÑOR EMBAJADOR, ACEPTE LAS SEGURIDADES
DE MI MAS ALTA CONSIDERACION, COMO ASIMISMO LOS VOTOS QUE FORMULO
R QUE SE HALLE LA SOLUCION LA MENOS TRAGICA POSIBLE A ESTE TERRI-
BLE CONFLICTO.
FDO: PERRE CLOSTERMANN
MENSAJE DE PIERRE CLOSTERMANN A LOS PILOTOS DE COMBATE ARGENTINOS
A VOSOTOS , JOVENES ARGENTINOS COMPAÑEROS PILOTOS
DE COMBATE, QUISIERA DECIROS TODA MI ADMIRACION.
A LA ELECTRONICA MAS PERFECCIONADA, A LOS MISILES
ANTIAEREOS, A LOS OBJETIVOS MAS PELIGOROSOS QUE EXISTEN, ES
DECIR LOS BUQUES, HICISTEIS FRENTE CON EXITO.
A PESAR DE LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS MAS TERRIBL
ES QUE PUEDEN ENCONTRARSE EN EL PLANETA, CON UNA RESERVA DE APE-
NAS POCOS MINUTOS DE COMBUSTIBLE EN LOS TANQUES DE NAFTA, AL LIMITE
EXTREMO DEL RADIO DE ACCION DE VUESTROS APRATOS, HABEIS PARTIDO EN
MEDIO DE LA TEMPESTAD EN VUESTROS MIRAGE, VUESTROS ETENDARD, VUES-
TROS A-4 , VUESTROS PUCARA CON ESCARAPELAS AZULES Y BLANCAS. A
PESAR DE LOS DISPOSITIVOS DE DEFENSA ANTIAEREA Y DE LOS SAM DE BUQUES
DE GUERRA PODEROSOS, ALERTADOS CON MUCHA ANTICIPACION POR LOS AWAC
Y LOS SATELITES NORTEAMERICANOS, HABEIS ARREMETIDO SIN VACILAR.
NUNCA, EN LA HISTORIA DE LAS GUERRAS DESDE 1914,
UVIERON AVIADORES QUE AFRONTAR UNA CONJUNCION TAN TERRORIFICA DE
OBSTACULOS MORTALES, NI AUN LOS DE LA RAF SOBRE LONDRES EN 1940 O
LOS DE LA LUFTWAFFE EN 1945.
VUESTRO VALOR NOS HA DESLUMBRADO Y NO SOLO EL PUEBL
O ARGENTINO NO DEBE OLVIDAROS NUNCA, SINO SOMOS MUCHOS LOS QUE EN EL
MUNDO ESTAMOS ORGULLOSOS QUE SEAIS NUESTROS HERMANOS PILOTOS.
A LOS PADRES Y A LAS MADRES, A LOS HERMANOS Y A LAS
HERMANAS , A LAS ESPOSAS Y A LOS HIJOS DE LOS PILOTOS ARGENTINOS QUE
FUERON A LA MUERTE CON EL CORAJE MAS FANTASTICO Y MAS ASOMBROSO,
LES DIGO QUE ELLOS HONRA A LA ARGENTINA Y AL MUNDO LATINO.
AY: LA VERDAD VALE UNICAMENTE POR LA SANGRE DERRAMAD
A Y EL MUNDO CREE SOLAMENTE EN LAS CAUSAS CUYOS TESTIGOS SE HACEN
MATAR POR ELLA.
FDO/ PIERRE CLOSTERMANN

✓ A-3

7798

PREC ZZZ 140915 JUN 82
FM GOBERNADOR MALVINAS - CTE CONJUNTO MALVINAS

TO CEOPECON C RIV
IONFO JEFEJER - JEMGE - ESMACON - COATLANSUR FAS
GR NC BT

QQ
PRINCIPALES POSICIONES DEL OESTE EN TOUBLE DOWN - WILLIAMS (BIM5)
Y WIRELES RIDGE (RI7) EN PODER ENEMIGO.
/ SE COMBATE CUERPO A CUERPO.
NUMEROSAS BAJAS DE ASRTILLERIA Y ARMAS DE APOYO PROPIAS DESTRUIDAS.
DISPOSITIVO EN RESTRUCTURACION EMPLEANDO RI 3 Y PARTE DEL RI 25.
POSICION PRECARIA. APRECIO NO PODRA SOSTENERSE MAS ALLA DEL DIA DE HO
HOY.---

QK
BT.-

TIO A TRANS JOM A LAS 1041 HS

REC CFASRRR

14 JUN 1982

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
Departamento Comunicaciones y Eléctronicas
Estación Teleimpresora

A-3 6468

```
L
SEC SEC POR LINEA NR 77[illegible] // 141033
PREC ZZZ 140015 JUN 82
FM GOBERNADOR MALVINAS - CTE CONJUNTO MALVINAS

TO CEOPECON C RIV.
INFO JEFEJEF - JEMGE - ESMACON - COATLANSUR FAS
GR NC BT
PRINCIPALES POSICIONES DEL OESTE EN TUMBLE DOWN - WILLIAMS (BIM5)
Y WIRELES RIDGE (RI7) EN PODER ENEMIGO.
/ SE COMBATE CUERPO A CUERPO.
NUMEROSAS BAJAS DE ARTILLERIA Y ARMAS DE APOYO PROPIAS DESTRUIDAS.
DISPOSITIVO EN RESTRUCTURACION EMPLEANDO RI 3 Y PARTE DEL RI 25.
POSICION PRECARIA. APRECIO NO PODRA SOSTENERSE MAS ALLA DEL DIA DE HOY
HOY.---

T REC 141033
RR
COPERAER KK
```

2

A-3.

7798

PREC ZZZ 140915 JUN 82
FM GOBERNADOR MALVINAS - CTE CONJUNTO MALVINAS

TO CEOPECON C RIV
IONFO JEFEJER - JEMGE - ESMACON - COATLANSUR FAS
GR NC BT

QQ
PRINCIPALES POSICIONES DEL OESTE EN TOUBLE DOWN - WILLIAMS (BIM5)
Y WIRELES RIDGE (RI7) EN PODER ENEMIGO.
/ SE COMBATE CUERPO A CUERPO.
UMEROSAS BAJAS DE ASRTILLERIA Y ARMAS DE APOYO PROPIAS DESTRUIDAS.
DISPOSITIVO EN RESTRUCTURACION EMPLEANDO RI 3 Y PARTE DEL RI 25.
POSICION PRECARIA. APRECIO NO PODRA SOSTENERSE MAS ALLA DEL DIA DE HO
HOY.---

QK <
BT.-

TTO A TRANS JOM A LAS 1041 HS

REC CFAS

[illegible]

A-3
594

FUERZA AEREA DE ESMACO NRO [illegible]
NO
DE [illegible]
--[illegible]--
SECRETO NRO 00393
O 182215 MAY 82
FM JEFSMACON
TO CAE
BT

A REQUERIMIENTO COATLANSUR RETRANSMITO GFH 161100 DE COGUAMALVINAS
[illegible] DE COGUAMALVINAS TO COATLANSUR INFO JEFSMACON BT
SECRETO

EN [illegible] CONOCIMIENTOS QUE POSEE ESTE COMANDO SOBRE PROBLEMAS OPERACIONALES EXISTENTES SECTOR DONDE SE DESARROLLAN OPERACIONES MILITARES, SE ELEVA ESTE INFORME Y PLAN. ALGUNAS ESTAS IDEAS FUERON EXPUESTAS A COATLANSUR ANTES Y DESPUES REUNION COMIL, PERO AUN CON SU RESPUESTA, ENTIENDO ES MI OBLIGACION COMO COMANDANTE AMPLIAR DICHOS CONCEPTOS.

TEMA: NECESIDAD RECUPERAR INICIATIVA OPERACIONES Y ASEGURAR CONTINUIDAD MISMAS

1) ANTECEDENTES RELATIVOS AL TEMA

A) CAMPO PERSONAL

1) DESGASTE GRADUAL PERSONAL POR DIFICILES CONDICIONES IMPUESTAS POR TERRENO Y CLIMA, LOS QUE SE VAN HACIENDO PROGRESIVAMENTE MAS DURAS.

2) INSUFICIENCIA EQUIPO [illegible] APROPIADO PARA EL INVIERNO EN LA ZONA. CARPAS DE [illegible].

3) EN LOS POCOS AVIONES QUE ENTRAN, APENAS SE INCLUYE ALGO CON [illegible] CANTIDAD CORRESPONDENCIA PERSONAL RETENIDA CONTINENTE.

4) SENSACION IMPOTENCIA CUANDO NO VE RESPUESTA PROPIA A LOS ATAQUE DEL ENO, DE LOS QUE TOMA CONOCIMIENTO POR RADIO O POR VERLOS/ESCUCHARLOS (ATAQUES AEREOS), AUN CUANDO ESOS ATAQUES NO POSEAN MAYOR EFICACIA.

5) TODO ELLO EROSIONA MORAL TROPA, A PESAR INTENSA ACCION MANDO.

B) CAMPO INTELIGENCIA

1) SE RECIBE INFORMACION E INTELIGENCIA ACEPTABLE PROVENIENTE NIVEL ESTRATEGICO MILITAR.

2) AL PARECER EXISTEN LIMITACIONES EN NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL Y NIVEL TACTICO SUPERIOR, PARA OBTENER INFORMACION CONFIABLE Y OPORTUNA SOBRE ENO.

3) LOS MEDIOS REQUERIDOS PARA SATISFACER EXPRESADO EN 2), (INFORMACION NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL Y TACTICO SUPERIOR) ESTAN BAJO CONTROL DE UN COMANDO INDEPENDIENTE (FUERZA AEREA SUR), QUE LLEVA A CABO OPERACIONES VISIBLEMENTE NO COORDINADAS CON COATLANSUR.

4) COMANDO CONJUNTO MALVINAS POSEE MUY LIMITADOS MEDIOS PARA OBTENER INFORMACION/INTELIGENCIA TACTICA. FUNDAMENTALMENTE DEPENDE 2 RADARES VIGILANCIA QUE YA HAN SIDO INTERFERIDOS EFICAZMENTE POR ENO

SECRETO
X

C. CAMPO OPERACIONES

1) SI BIEN POR INFORMACION COATLANSUR SABEMOS QUE HAY LIMITACIONES MEDIOS CON QUE DESCONOZCO PIENSO QUE POCO A POCO ESTAMOS CEDIENDO CASI TOTALMENTE LA INICIATIVA AL ENEMIGO COMO PRODUCTO RETICENCIA ACTUAR DESDE CONTINENTE A PESAR DE QUE CADA ATAQUE AEREO PROPIO EFECTUADO OPORTUNAMENTE ARROJO RESULTADOS POSITIVOS.

2) EL ENEMIGO PRESENTA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CON ALGUNOS DE LOS CUALES LLEGAN A MANTENERSE DURANTE HORAS CONSECUTIVAS.

3) EN ENEMIGO HA TENIDO OPORTUNIDAD DE COMPROBAR NUESTRA CASI NULA CAPACIDAD REACCION NOCTURNA CNM ASI COMO LAS LIMITACIONES PERSONAL Y MEDIOS PROPIOS PARA OPERAR DE NOCHE.

4) TIEMPO REINANTE OBLIGA A APROVECHAR MAXIMO AQUELLOS PERIODOS EN QUE CONDICIONES METEOROLOGICOS PERMITEN MOVIMIENTOS AEREOS PROPIOS.

5) ENEMIGO OPERA TODO TIPO DE AERONAVES CON DIA NOCHE Y MAL TIEMPO AERENOVES PROPIAS NO OPERAN CON A VECES NI SIQUIERA CON BUEN TIEMPO.

C. CAMPO OPERACIONES

1) SI BIEN POR INFORMACION COATLANSUR SABEMOS QUE HAY LIMITACIONES MEDIOS CMM QUE DESCONOSCO PIENSO QUE POCO A POCO ESTAMOS CEDIENDO CASI TOTALMENTE LA INICIATIVA AL ENEMIGO CMM PRODUCTO RETICENCIA ACTUAR DESDE CONTINENTE A PESAR DE QUE CADA ATAQUE AEREO PROPIO EFECTUADO OPORTUNAMENTE ARROJO RESULTADOS POSITIVOS —

2) EL ENEMIGO PRESENTA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CMM ALGUNOS DE LOS CUALES LLEGAN A MANTENERSE DURANTE HORAS CONSECUTIVAS .

3) EL ENEMIGO HA TENIDO OPORTUNIDAD CMM COMPROBAR NUESTRA CASI NULA CAPACIDAD REACCION NOCTURNA CMM ASI COMO LAS LIMITACIONES PERSONAL Y MEDIOS PROPIOS PARA OPERAR DE NOCHE.

4) TIEMPO REINANTE OBLIGA A APROVECHAR MAXIMO AQUELLOS PERIODOS EN QUE CONDICIONES METEOROLOGICOS PERMITEN MOVIMIENTOS AEREOS PROPIOS.

5) ENEMIGO OPERA TODO TIPO DE AERONAVES CMM DIA NOCHE Y MAL TIEMPO AERENOVES PROPIAS NO OPERAN CMM A VECES NI SIQUIERA CON BUEN TIEMPO.

6) POR ELLO ESPERAR PARA ACTUAR CON MAXIMO PODER NAVAL Y AEREO COMBATE CUANDO ENEMIGO ESTE AFERRADO POR DESEMBARCO CMM PUEDE SER NEUTRALIZADO POR CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES MUY COMUNES ESTA EPOCA DEL ANO DISMINUY~~ENDO O IM~~PIDIENDO R PUESTA EFICAS.

7) NI EL ENEMIGO CMM NI PROPIAS TROPAS CMM EJERCEN REAL SUPERIORIDAD AEREA LOCAL SOBRE LAS ISLAS PD AMBOS LA CONQUISTAN TEMPORARIAMENTE CMM CUANDO ALGUNO EMPENA SUS MEDIOS DECIDIDAMENTE Y EN CANTIDADES ADECUADAS.

8) EN GENERAL CMM LOS ATAQUES AEREOS PROPIOS FUERON EJECUTADOS FORMA DESCOORDINADA CMM EMPENANDO MEDIOS NO EN FORMA MASIVA SINO SUCESIVAMENTE CMM LO QUE LIMITO PROPIAS POSIBILIDADES Y FACILITO EL ACCIONAR ENEMIGO.

9) AUN ASI CADA VEZ QUE NOS DECIDIMOS EJECUTAR UN ATAQUXKNAEREO FUE CLARAMENTE VISIBLE QUE ENEMIGO TEME A ESTOS Y SE PRODUCE SU ALEJAMIENTO Y DEJA OPERAR POR LAPSOS DE 36 A 72 HORAS.
SECRETO
X

PAGINA 3:
CONTINUACION DEL O 161100
D. CAMPO LOGISTICO

1) HAY UN PROBLEMA LOGISTICO CRECIENTE ~~MAGNITUD CMM REFERIDO~~ ABASTECIMIENTO EFECTOS CLASE I , II Y III (A) QUE POR SUS CARACTERISTICAS COMPROMETE TODA OPERACION.

2) EL MISMO SE ORIGINA EN LAS LIMITACIONES CADA VEZ MAYORES PUENTE AEREO INACTIVIDAD QUE BLOQUEO INGLES DETERMINO EN PUENTE MARITIMO CMM ADEMAS DE ALGUNAS PERDIDAS SIGNIFICATIVAS COMO LA NAVE ESTADOS .

3) EL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMM TIENE LAS SIGUIENTES NECESIDADES MINIMAS DIARIAS:

A) EFECTOS CLASE I : 15 TONELEDAS (POCO MAS DE 1KG. PARA 13.200 HOMBRES)

B) EFECTOS CLASE III : 2.000 LITROS NAFTA SUPER 500 LITROS GASOIL 50 KILOS ACEITES Y GRASAS LUBRICANTES.

C) EFECTOS CLASE III(A) : 7.500 LITROS JP-1 (SUFICIENTE PARA UNA HORA DE VUELO CON TODOS LOS HELICOPTEROS DEL B AV. COM. 601) X

4) INCREMENTAR LAS EXISTENCIAS DE MUNICIONES PARA ODS SOFRA CALIBRE 15,5 MM. HASTA ALCANZAR UNA EXISTENCIA TOTAL PARA TODA LA CAMPANA DE 500(QUINIENTOS) PROYECTILES CON CARGA MAXIMA Y ESPOLETA TIEMPO VARIABLE PARA 250(DOSCIENTO CINCUENTA) DE ELLOS.

C) EFECTOS CLASE III(A) : 7.500 LITROS JP-1 (SUFICIENTE PARA UNA HORA DE VUELO CON TODOS LOS HELICOPTEROS DEL B AV. COM. 601) X

4) INCREMENTAR LAS EXISTENCIAS DE MUNICIONES PARA ODS SOFMA CALIBRE 155 MM. HASTA ALCANZAR UNA EXISTENCIA TOTAL PARA TODA LA CAMPAÑA DE 500(QUINIENTOS) PROYECTILES CON CARGA MAXIMA Y ESPOLETA TIEMPO VARIABLE PARA 250(DOSCIENTO CINCUENTA) DE ELLOS.

5) PROVEER CON LAS MAS ALTA PRIORIDAD 500 (QUINIENTOS) VISORES PASIVOS NOCTURNOS CON PILAS DESCARTABLES PARA 30 (TREINTA) NOCHES.

~~6) EL CONTINENTE QUIZAS POR PROBLEMAS CON EL COMANDO DE LA FUERZA AEREA SUR CMM NO HA SATISFECHO LAS PRIORIDADES FIJADAS POR EL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMM REQUERIMIENTO DEL COMANDO DEL CUERPO DE EJERCITO V CMM PARTICULARMENTE EN EFECTOS CLASE V.~~

7) NO EXISTE UN REPRESENTANTE LOGISTICO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS EN COMODORO RIVADAVIA Y DEL COMANDO DEL CUERPO DE EJERCITO V EN MALVINAS.

2. CONCLUSIONES

A. SI NO SE SOLUCIONAN LOS PROBLEMAS LOGISTICOS SEÑALADOS RESPECTIVOS

A VESTUARIO Y RACIONAMIENTO CMM SUMADOS A LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS IMPERANTES Y A LA PERDIDA DE LA INICIATIVA OPERACIONAL CMM TODO ELLO INCIDIRA NEGATIVAMENTE EN LA MORAL Y EN LA

SALUD DEL PERSONAL PD INCLUSIVE CMM SE LLEGARA A TENER UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LAS BAJAS ADMINISTRATIVAS POR ENFERMEDADES PD

B. LOS MEDIOS DISPONIBLES A NIVEL KTACTICO

RESULTAN INSUFICIENTES PARA OBTENER UN ADECUADO NIVEL DE INFORMACION /INTELIGENCIA PD

C. LOS MEDIOS DE EQUIPOS ADECUADO CMM EN ESE CASO VISORES PASIVOS NOCTURNOS CMM LIMITA SIGNIFICATIVAMENTE LA PROPIA CAPACIDAD OPERACIONAL NOCTURNA CMM LO QUE ES APROVECHADO SISTEMATICAMENTE POR EL ENEMIGO PD

D. LAS ACCIONES AEREAS EJECUTADAS DESDE EL CONTINENTE POR PROPIOS MEDIOS CMM DEBEN RESPONDER EN FORMA INMEDIATA PARA SER OPORTUNAS PD TANTO DE DIA COMO DE NOCHE PD ADEMAS CMM DEBEN REALIZARSE CON ADECUADA CANTIDAD DE AERONAVES Y COORDINADAMENTE CMM A PESAR DE Y PARA SUPERAR LAS LIMITACIONES EXISTENTES PD

E. SE DEBE IMPLEMENTAR UN SISTEMA EFECTIVO QUE PERMITA RESTABLECER EL ABASTECIMIENTO AEREO CMM EN FORMA DIARIA E ININTERRUMPIDA O HACER UN GRAN ESFUERZO PARA RESTABLECER Y ASEGURAR NIVELES MEDIANTE EL MODO MARITIMO

SECRETO

PAGINA 5:

CONTINUACION DEL O 161100

3. PROPOSICIONES

A. IMPLEMENTAR LAS ACCIONES REQUERIDAS PARA OBTENER SUPERIORIDAD AEREA LOCAL CMM COMO MINIMO SOBRE EL SECTOR DE PUERTO ARGENTINO PD

B. ESTRUCTURAR UNA ADECUADA CAPACIDAD DE REACCION INMEDIATA POR PARTE DE LOS MEDIOS AEREOS DEL CONTINENTE CMM ANTE LA APARICION DE MENAZAS DEL ENO PD

C. ESTRUCTURAR UN SISTEMA DE AEOABASTECIMIENTO QUE CONTEMPLE DISTINTAS ALTERNATIVAS QUE ASEGUREN SU OPERABILIDAD EN CUALQUIER SITUACION METEOROLÓGICA Y/O AEREA PD

D. EXPLOTAR EL TIEMPO REMANENTE ANTES QUE EL ENO COMPLETE LA REUNION DE LOS MEDIOS QUE LE PERMITIRAN INTENTAR UN ASALTO ANFIBIO MASIVO PD

E. EJECUTAR ACCIONES DE HOSTIGAMIENTO QUE DESGASTEN AL ENO CMM ANTES

DEL INTENTO DE UN ASALTO ANFIBIO MASIVO

ANEXO 1:

PLAN MALVINAS

1. MANTENER EL APRESTO INMEDIATO EN EL CONTINENTE CMM NO MENOS DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE EN APTITUD DE OPERAR CONTRA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CMM A REQUERIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMOTMAU

PREVIA APRECIACION A REALIZAR EN EL CONTINENTE QUE DEBE SER CONOCIDA POR ESTE COMANDO .

2. TODAS LAS ACCIONES AEREAS PROPIAS DEBERAN EJECUTARSE CON UN MINIMO DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE CMM QUE LLEGUEN SIMULTANEAMENTE

ANEXO 3:

PLAN MALVINAS

1. MANTENER EN APRESTO INMEDIATO EN EL CONTINENTE CMM NO MENOS DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE EN APTITUD DE OPERAR CONTRA BLANCOS DE OPORTUNIDAD CMM A REQUERIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS CMOTHAU
I
PREVIA APRECIACION A REALIZAR EN EL CONTINENTE QUE DEBE SER CONOCIDA POR ESTE COMANDO .

2. TODAS LAS ACCIONES AEREAS PROPIAS DEBERAN EJECUTARSE CON UN MINIMO DE 8 (OCHO) AERONAVES DE COMBATE CMM QUE LLEGUEN SIMULTANEAMENTE SOBRE MALVINAS.

3. ADICIONALMENTE EJECUTAR RECONOCIMIENTOARMADOS APERIODICOS SOBRE LA ZONA DE LAS ISLAS EN GENERAL Y ESPECIALMENTE PUERTO ARGENTINO /ESTRECHO DE SAN CARLOS CMM BUSCANDO AGRESIVAMENTE EL CONTACTO CON EL ENEMIGO CMM DIA Y DE NOCHE.

4. CUANDO SE EFECTUAN LOS RECONOCIMIENTOS ARMADOS CMM COORDINAR PARA QUE EN FORMA SIMULTANEA ATERRICEN LOS AVIONES DE TRANSPORTE EN LA PISTA DE PUERTO ARGENTINO Y/O SE EJECUTEN LANZAMIENTO DE AEROABASTECIMIENTOS.

5. COORDINAR LA LLEGADA DE LAS AERONAVES DE TRANSPORTE PARA QUE LAS PERDIDAS SE REDUZCAN AL MINIMO Y SE AP
TVECHE ADECUADAMENTE LOS HORARIOS CON MEJORES CONDICIONES METEOROLOGICOS.

6. EFECTUAR LOS PREPERATIVOS REQUERIDOS PARA QUE EN NO MAS DE 24 (VEINTICUATRO) HORAS A PARTIR DE LA RECEPCION DEL PRESENTE PLAN CMM COMIENCE UN PUENTE AEREO QUE INCLUYA EL ATERRIZAJE DE AERONAVES DE TRANSPORTE EN PUERTO ARGENTINO Y AEROLANZAMIENTO DE EFECTOS DE TODAS LAS CLASES CMM ESPECIALMENTE CLASES I , III Y III(A) Y ALGUNOS EFECTOS CLASE II Y IV ARSENALES Y CLASE V DE ALTA PRIORIDAD.

7. DUPLICAR LAS CANTIDADES REMITIDAS CORRESPONDIENTE A EFECTOS CRITICOS CMM BUSCANDO ASEGURAR QUE SEA FACTIBLE RECUPERAR LAS CANTIDADES REQUERIDAS REQUERIDAS.

8. LANZAR EFECTOS CRITICOS CON PARACAIDAS Y LOS NO CRITICOS EN CAIDA LIBRE CMM UTILIZANDO COMO ZONA DE LANZAMIENTO LA PISTA DEL AEROPUERTO .

9. EFECTUAR CON MEDIOS AEREOS ADECUADOS CMM EXPLORACION MARITIMA TANTO DE DIA COMO DE NOCHE.

10. REMITIR POR MODO AEREO Y CON PRIMERA PRIORIDAD 500 (QUINIENTOS) VISORES PASIVOS NOCTURNOS CON CON PILAS DESCARTABLES PARA 30 (TREINTA) NOCHES DE OPERACION.

11. INTENTAR FORZAR EL BLOQUEO MARITIMO CMM CON MEDIOS APROPIADOS PARA RESTABLECER LOS NIVELES DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS LLEVANDOLO A 30 (TREINTA) DIAS TRANSPORTANDO LAS SIGUIENTES CANTIDADES:

A. CLASE I : 350 (TRESCIENTOS CINCUENTA) TONELADAS
B. CLASE II : 100 (CIEN) CONTENEDORES TIPO
C. CLASE III : 330.000 (TRESCIENTOS TREINTA MIL) LITROS
[illegible]

D. CLASE III(A) : 1.600 (UN MIL SEISCIENTOS) BARRILES DE 200 LITROS DE JP-1

E. CLASE V:

- MORTERO 81 MM. TIPO FE-------7.000 (SIETE MIL)
- CANON SIN RETROCESO 105 MM. ---- 2.000 (DOS MIL) TIPO FE 1.000(UN MIL) TIPO FCH
800(OCHOCIENTOS) TIPO INC
- OBUS 105 MM. OTO MELARA ----- 8.000ILXOSOCHO MIL) TIPO FE -1000(UN MIL) TIPO FCH CON SUS CARGAS MAXIMAS CORRESPONDIENTES

7. DUPLICAR LAS CANTIDADES REMITIDAS CORRESPONDIENTE A EFECTOS CRITICOS CMM BUSCANDO ASEGURAR QUE SEA FACTIBLE RECUPERAR LAS CANTIDADES REQUERIDAS REQUERIDAS.

8. LANZAR EFECTOS CRITICOS CON PARACAIDAS Y LOS NO CRITICOS EN CAIDA LIBRE CMM UTILIZANDO COMO ZONA DE LANZAMIENTO LA PISTA DEL AEROPUERTO .

9. EFECTUAR CON MEDIOS AEREOS ADECUADOS CMM EXPLORACION MARITIMA TANTO DE DIA COMO DE NOCHE.

10. REMITIR POR MODO AEREO Y CON PRIMERA PRIORIDAD 500 (QUINIENTOS) VISORES PASIVOS NOCTURNOS CMM CON PILAS DESCARTABLES PARA 30 (TREINTA) NOCHES DE OPERACION.

11. INTENTAR FORZAR EL BLOQUEO MARITIMO CMM CON MEDIOS APROPIADOS PARA RESTABLECER LOS NIVELES DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS LLEVANDOLO A 30 (TREINTA) DIAS TRANSPORTANDO LAS SIGUIENTES CANTIDADES:

A. CLASE I :350 (TRESCIENTOS CINCUENTA) TONELADAS
B. CLASE II : 100 (CIEN) CONTENEDORES TIPO
C. CLASE III : 230.000 (DOSCIENTOS TREINTA MIL) LITROS
[illegible]

D. CLASE III(A) : 1.600 (UN MIL SEISCIENTOS) BARRILES DE 200 LITROS DE JP-1

E. CLASE V:

- MORTERO 81 MM. TIPO EF-------7.000 (SIETE MIL)
- CANON SIN RETROCESO 105 MM. ---- 2.000 (DOS MIL) TIPO EF 1.000(UN
 IL) TIPO ECH
-[illegible](OCHOCIENTOS) TIPO INC
- OBUS 105 MM. OTO MELARA ----- 8.000ILXOSKOCHO MIL) TIPO EF -1000(UN
MIL) TIPO ECH CON SUS CARGAS MAXIMAS CORRESPONDIENTES

- MORTERO 120MM. CAPACIDAD NORMAL 3.500 (KTES MIL QUINIENTOS)
CANON SIN RETROCESO 75MM. L/15 - 2.000 (DOS MIL)
- LAYNIACOHETES 88,9MM. INSTALAZA -3.000 (TRES MIL) TIPO ECH
CANON 90 MM. BANHARD --------5000 (QUINIENTOS) TIPO ECH

TODO LO EXPRESADO CMM NO AFECTA NI AFECTARA EL ESPIRITUD DE ESTA NASHOYMICION MILITAR CONJUNTA CMM PARA HACER FRENTE AL ENEMIGO CMM CON
TOD OS LOS MEDIOS A SU DISPOSICION Y LA MAXIMA DECISION EN PROCURA DEL CUMPLIMIENTO DE LA MISION ASIGNADA PTN
25

[illegible] PAR
COPERAER KK